



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 152]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 19, 2014/वैशाख 29, 1936

No. 152]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 19, 2014/VAISAKHA 29, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 मई, 2014

सं. टीएमपी/8/2013-केओपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, कोलकाता पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का 21 फरवरी 2014 को हुई प्राधिकरण की बैठक में निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के साथ (सुस्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित समय पर विचार करते हुए और यह विचार करते हुए कि संशोधित दरमान तथा संशोधित पेंशन लेवी वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए केओपीटी की वित्तीय/लागत स्थिति पर आधारित थी, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमान को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया था और तदनुसार, ऐसे अनुमोदित दरमान आदेश दिनांक 21 फरवरी 2014 द्वारा राजपत्र सं. 65 द्वारा 26 फरवरी 2014 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे। इसके अलावा, उक्त अधिसूचना दिनांक 26 फरवरी 2014 में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण आदेश को बाद में अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार सामान्य संशोधन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के प्रस्ताव के निपटान से सम्बंधित सुस्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/8/2013-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2014 के 21वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 30 जनवरी, 2013 से संबंधित है।

2. केओपीटी का दरमान प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/6/2010-केओपीटी दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा पिछली बार संशोधित किया गया था। यह आदेश राजपत्र सं. 30 द्वारा 15 फरवरी 2011 को भारत सरकार में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश ने 31 मार्च, 2013 तक प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित की थी।

3.1. सामान्य आदेश सं. टीएमपी/23/2003-डब्ल्यूएस दिनांक 30 सितम्बर 2008 के पैरा 5(i)(क) के अनुसार, महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों को उस वित्तीय वर्ष के 30 जून तक अपने प्रस्ताव दाखिल करने होंगे जो पिछले वित्तीय वर्ष तक वास्तविक आंकड़ों के साथ प्रशुल्क संशोधन आते हैं। नवम्बर 2010 में अनुमोदित केओपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा वित्तीय वर्ष 2012-13 में देय है। इसलिए, 30 जून 2012 तक अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए हमारे पत्र सं. टीएमपी/39/2005-विविध दिनांक 7 मई 2012 द्वारा सलाह दी गई थी।

3.2. केओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, शुरु में 30 सितम्बर 2012 तक समय स्वीकृत किया गया था और उसके बाद अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 30 नवम्बर 2012 तक की अनुमति दी गई थी।

3.3. तत्पश्चात्, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2012 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 31 मार्च, 2013 तक की अनुमति देने का अनुरोध किया था और पेंशन देयता को पूरा करने के लिए 4 प्रतिशत विशेष दर के साथ मौजूदा दरमान की वैधता को 30 जून, 2013 तक विस्तारित करने का अनुरोध किया था। प्रशुल्क दिशानिर्देशों और सामान्य आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 में किए गए विनिर्दिष्ट के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने केओपीटी को अपना प्रस्ताव 31 दिसम्बर 2012 तक दाखिल करने की सलाह दी थी।

3.4. प्रत्युत्तर में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 दिसम्बर 2012 और 3 जनवरी, 2013 द्वारा कहा है कि वह प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कार्यवाही को पूरा करने की कार्यवाही में है और वह अपना प्रस्ताव जनवरी, 2013 के अंत तक जमा कर देंगे।

3.5. इस संबंध में, इस प्राधिकरण द्वारा केओपीटी को अपना प्रशुल्क प्रस्ताव अविलंब दाखिल करने की सलाह दी गई थी। केओपीटी को यह भी संप्रेषित किया गया था कि 01 अप्रैल, 2013 के बाद मौजूदा दरमान को लागू करते हुए सुविधाओं के प्रचालन की वजह से केओपीटी को उपार्जित होने वाले अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को 01 अप्रैल, 2013 के बाद भविष्य चक्र के लिए प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा और यदि नुकसान होता है तो इसे भविष्य प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क में नहीं लिया जाएगा।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 जनवरी, 2013 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

4.2. केओपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव दिनांक 30 जनवरी, 2013 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) केओपीटी पर पेंशन भुगतानों का भारी बोझ है। केओपीटी ने 31-03-2004 के बाद सेवानिवृत्त होने वाले पेंशनरों को सेवानिवृत्ति का लाभ देने के लिए दो निधियाँ अर्थात् अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि सृजित की हैं। राजस्व और पूंजी व्यय को पूरा करने के बाद अधिशेष रोकड़ अधिशेष की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए हर वर्ष दो निधियों में जरूरी योगदान किया जा रहा है। पेंशन देयता के सापेक्ष भुगतान की 31-03-2004 के बाद सेवानिवृत्त पेंशनरों के लिए भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसीआई) के माध्यम से तत्संबंधी निधियों से सीधे पूर्ति की जा रही है। एलआईसीआई द्वारा किए गए 01-03-2012 को अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि के एक्यूरीयल मूल्यांकन का जोड़ रु 1973.70 करोड़ होता है। वर्तमान निधि स्थिति रु 1141.12 करोड़ है। उक्त निधियों में रु 832.58 करोड़ की कमी इसके दरमान के संशोधन के माध्यम से सृजित केओपीटी के आंतरिक संसाधनों से पूरा किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ii) 01-04-2004 से पहले सेवानिवृत्त होने वाले पेंशनरों के लिए, एलआईसीआई के माध्यम से वर्षिता खरीद योजना वित्तीय वर्ष 2008-09 से शुरु की गई है। 01-04-2004 से पहले सेवानिवृत्त हो चुके पेंशनरों के लिए नवम्बर 2012 को एलआईसीआई द्वारा किया गया एक्यूरीयल मूल्यांकन और वर्षिता की खरीद के माध्यम से अभी पूरा किया जाना है वह रु 1693.38 करोड़ होता है। मौजूदा दरमान में जो 31-03-2013 तक वैध है, केओपीटी को 01-04-2004 से पहले सेवानिवृत्त हुए पेंशनरों के लिए वर्षिता की खरीद के लिए सभी कार्गो/मरीन प्रभारों पर 4 प्रतिशत की दर से विशेष दर वसूल करने की अनुमति दी गई थी। तथापि, उपर्युक्त विशेष दर से युक्तिकरण उन लोगों के लिए जो वर्षिता की खरीद से पहले सेवानिवृत्त हो चुके हैं, नए पेंशनरों को कवर करने के लिए वर्षिता की खरीद हेतु सकल रूप से अपर्याप्त थी। उक्त अपेक्षा में महंगाई राहत और खरीद की जाने वाली वर्षिता के मूल्य में संशोधन की वजह से वृद्धि हुई है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, 10 प्रतिशत की विशेष दर वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है ताकि नई वर्षिता की खरीद की जा सके।
- (iii) बाजार में मंदी और यातायात में धीमी वृद्धि दर के साथ चारों ओर महंगाई की वजह से, केओपीटी का राजस्व प्रतिकूलतः प्रभावित रहा है। इसकी वजह से, पत्तन से यह उम्मीद की गई है कि भारी घाटा दिखाया जाए जबतक कि पत्तन को प्रशुल्क में वृद्धि करने की अनुमति नहीं दी जाती है। इसलिए, लगभग 12 प्रतिशत आरओसीई की सीमा तक वसूली करने के लिए वृद्धि की मांग की गई है। इसके अलावा, केओपीटी कार्यनिष्पादन में सुधार, व्यय में कटौती, अन्य गतिविधि क्षेत्रों जैसे शुष्क गोदियाँ, रेलवे आदि से अर्जन में वृद्धि करके घाटा को पूरा करने का प्रयास करेगा।
- (iv) यह प्रस्ताव अगली बोर्ड बैठक में केओपीटी के बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा और न्यासी मंडल का अनुमोदन अग्रेषित किया जाएगा।

4.3. केओपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरणों से, यह देखा गया है कि इसने निम्नलिखित प्रस्तावित किया है:-

- (i) कार्गो संबंधित प्रभारों के हिस्से वाली प्रशुल्क मदों के लिए लगभग 0 प्रतिशत से 30 प्रतिशत वृद्धि की जाए।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों के हिस्से वाली प्रशुल्क मदों के लिए लगभग 5 प्रतिशत से 10 प्रतिशत की वृद्धि की जाए।
- (iii) सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन:

(रु 0 करोड़ों में)

विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
भवन, शौड, अन्य ढांचे	11.11	-	-	-
घाट, सड़कें, चारदीवारियाँ	-	-	15.39	7.00
रेलवे यार्ड का विस्तार/अपग्रेडेशन	8.68	7.00	12.00	-

4.4. यह देखा गया है कि केओपीटी ने बीओटी प्रचालकों अर्थात् इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) और टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) को दिए गए बर्थ सं. 4क और 12 के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्त की है। केओपीटी द्वारा प्राप्त और एस्क्रो खाते में अंतरित किए गए राजस्व हिस्सेदारी और एस्क्रो खाते से निधियों का उपयोग करते हुए केओपीटी द्वारा किए गए निवेश के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

विवरण	वास्तविक आंकड़े		आरई	बीई	अनुमान	
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
प्राप्त हुई राजस्व हिस्सेदारी						
- बर्थ सं. 4क	13.77	9.73	15.97	16.24	16.24	16.24
- बर्थ सं. 12	2.66	2.30	1.85	2.24	2.24	2.24
कुल	16.43	12.03	17.82	18.49	18.49	18.49
एस्करो खाते में अंतरित	16.43	12.03	17.82	18.49	18.49	18.49
एस्करो खाते से निवेश						
- रेलवे यार्ड का विस्तार/अपग्रेडेशन	-	3.60	4.00	5.00	4.00	3.00
- हल्दिया गोदी - 2 के लिए भूमि का अधिग्रहण	16.00	-	-	-	-	-
- एचडीसी में ढांचे का विकास	4.00	8.03	6.00	6.8	6.00	7.00

4.5. केओपीटी द्वारा प्रेषित समेकित लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट वित्तीय/लागत विवीक्षाएं यातायात पूर्वानुमानों के साथ नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

विवरण	वास्तविक आंकड़े			प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान		
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
कार्गो यातायात (लाख टनों में)	47.545	43.248	42.435	46.015	48.155	50.783	46.015	48.155	50.783
कंटेनर यातायात सहित									
कंटेनर यातायात (लाख टीईयू में)	5.26	5.52	6.05	6.49	6.76	7.03	6.49	6.76	7.03
प्रचालन आय	1036.32	1264.26	1224.61	1313.06	1409.02	1462.79	1402.30	1516.12	1573.15
प्रचालन लागत	448.06	514.29	548.40	597.72	692.36	737.48	597.72	692.36	737.48
मूल्यहास	34.91	37.07	37.67	39.08	39.62	40.69	39.08	39.62	40.69
उपरिख्य	208.29	227.85	249.99	257.34	274.06	291.88	257.34	274.06	291.88
निवल प्रचालन अधिशेष	345.06	485.04	388.53	418.92	402.98	392.74	508.16	510.08	503.11
एफएमआई घटाव एफएमई	-298.04	-282.81	-407.15	-405.24	-426.10	-441.81	-405.24	-426.10	-441.81
निवल अधिशेष	47.02	202.23	-18.62	13.68	-23.12	-49.07	102.91	83.98	61.30
नियोजित पूंजी	804.48	834.11	829.92	821.56	810.66	800.03	821.56	810.66	800.03
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	123.73	128.48	129.05	127.56	125.86	124.21	127.56	125.86	124.21
निवल अधिशेष/(घाटा)	-76.72	73.75	-147.68	-113.88	-148.99	-173.27	-24.65	-41.89	-62.90
प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	-7.40%	5.83%	-12.06%	-8.67%	-10.57%	-11.85%	1.76%	-2.76%	-4%
औसत घाटा	-4.54%			-10.36%			-1.67%		

4.6. तत्पश्चात्, केओपीटी ने इस आधार पर कि उसके द्वारा अपने पत्र दिनांक 30 जनवरी, 2013 द्वारा जमा किए गए प्रपत्र-1 पर कुछ त्रुटियां देखी गई हैं, इसलिए इसने अपने पत्र दिनांक 16 फरवरी, 2013 के कवर के अधीन संशोधित प्रपत्र-1 अग्रेषित किया है।

4.7. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 08 मार्च, 2013 के कवर के अंतर्गत, केओपीटी के न्यासी मंडल की बैठक का संकल्प अग्रेषित किया था, जहां प्रस्ताव के लिए बोर्ड का अनुमोदन शिप ब्रेकिंग प्रभारों और शुष्क गोदी प्रभारों पर सरकारी न्यासी सहित कुछ न्यासियों द्वारा किए गए सुझावों पर कार्रवाई किए जाने के अधीन है।

5.1. केओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर कि वह इस प्राधिकरण के समक्ष अंतिम विचार के लिए मामले को प्रस्तुत करने में कुछ और समय लेगा, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 9 मई, 2013 द्वारा केओपीटी के दरमान की वैधता को 30 सितम्बर, 2013 तक विस्तारित किया था। 4 प्रतिशत विशेष दर की वसूली भी 30 सितम्बर, 2013 तक विस्तारित की गई थी। दरमान की वैधता इसके कार्यनिष्पादन की समीक्षा के दौरान यथा मूल्यांकित, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए केओपीटी को उपार्जित होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अधिशेष, यदि कोई हो, को पूरी तरह से समायोजित करने के अधीन विस्तारित की गई थी।

5.2. उसके बाद, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 29 अक्टूबर, 2013 द्वारा 4 प्रतिशत की विशेष दर के साथ केओपीटी के दरमान की वैधता को 31 दिसम्बर, 2013 तक विस्तारित किया था, बशर्ते इसके कार्यनिष्पादन की समीक्षा के दौरान यथा मूल्यांकित, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए केओपीटी को उपार्जित होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अधिशेष, यदि कोई हो, को पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा।

5.3. तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 10 जनवरी, 2014 द्वारा केओपीटी के दरमान की वैधता को 4 प्रतिशत की विशेष दर के साथ दोबारा 31 मार्च, 2014 तक विस्तारित किया था, बशर्ते इसके कार्यनिष्पादन की समीक्षा के दौरान यथा मूल्यांकित, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए केओपीटी को उपार्जित होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अधिशेष, यदि कोई हो, को पूरी तरह से समायोजित किया जाएगा।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी का प्रस्ताव दिनांक 30 जनवरी, 2013 बीओटी प्रचालकों अर्थात् टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) और इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्डिंग प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उसके बाद, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 फरवरी, 2013 भी संबद्ध अंशधारकों को अग्रेषित किया था। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी थी। ये टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर जवाब दिया है।

7. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 22 मई, 2013 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। तत्पश्चात, संयुक्त सुनवाई में केओपीटी ने उठाए गए प्रश्नों पर अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 द्वारा जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केओपीटी के प्रत्युत्तर का सार इस आदेश के अनुच्छेद 9.2 में दिया गया है।

8.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 07 अगस्त, 2013 को कोलकाता में केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 16 अगस्त, 2013 द्वारा निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केओपीटी का प्रत्युत्तर इस नोट के अनुगामी भाग में दिए गए हैं।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	केओपीटी का जवाब
(i).	केओपीटी हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 22 मई, 2013 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब भेजे।	केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केओपीटी के प्रत्युत्तर का सार इस आदेश के अनुच्छेद सं. 9.2 में दिया गया है।
(ii).	केओपीटी कुछ उपयोक्ताओं जैसे आयरन ऑर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री, टाटा स्टील लिमिटेड तथा कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया है।	केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 के अधीन उक्त उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। इन्हें उपर्युक्त पैरा सं. 5 में उपयुक्त स्थान में शामिल किया गया है।
(iii).	संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी को यह बताया गया था कि प्रस्ताव के लिए बोर्ड का अनुमोदन जलयायन ब्रेकिंग प्रभारों तथा शुष्क गोदीकरण प्रभारों पर सरकारी न्यासी सहित कुछ न्यासियों द्वारा दिए गए सुझावों पर कार्यवाई करने के अधीन था। इस सम्बंध में, केओपीटी न्यासियों द्वारा दिए गए सुझावों पर केओपीटी द्वारा की गई कार्यवाई पर एक नोट प्रेषित करे।	<p>केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 अगस्त, 2013 द्वारा बताया है कि न्यासी मंडल ने 27 मई, 2013 को हुई अपनी बैठक में दरमान की शिप ब्रेकिंग गतिविधि से सम्बंधित प्रस्ताव को संशोधित करने का संकल्प लिया था। केओपीटी ने इस सम्बंध में संकल्प की प्रति और एक संशोधित 'भाग-IV - शिप ब्रेकिंग से सम्बंधित प्रभार भी अग्रेषित की थी।</p> <p>शिप ब्रेकिंग से सम्बंधित संशोधित प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि केओपीटी ने जनवरी, 2013 के अपने मूल प्रस्ताव में शिप ब्रेकिंग प्रभारों की लेवी को शासित करने वाली शर्तों में संशोधन करने और मौजूदा दरों में कटौती की मांग करने की बजाय, अब दरों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है और शर्तों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।</p> <p>केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 अगस्त, 2013 में भी यह कहा है कि संशोधित प्रस्ताव से सृजित किए जाने के लिए संभावित राजस्व संशोधित लागत विवरणों में सुविचारित किया जा रहा है।</p> <p>तत्पश्चात, केओपीटी ने संशोधित लागत विवरण तथा हमारे पत्र दिनांक 22 मई, 2013 द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब अग्रेषित करते समय, अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 के कवर में यह बताया था कि शिप ब्रेकिंग गतिविधियों के प्रति जरूरी राजस्व संशोधित लागत विवरणों में सुविचारित किया गया है और शुष्क गोदीकरण गतिविधियों के प्रति लागतों तथा राजस्व को 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पुनः पूर्वानुमानित किया गया है।</p>

8.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से केओपीटी प्रस्ताव पर अतिरिक्त टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजने का अनुरोध किया गया था। प्रत्युत्तर में, दो उपयोक्ताओं अर्थात् एसआईसी और कॉनकॉर ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने केवल कॉनकॉर की टिप्पणियों पर ही प्रत्युत्तर दिया था।

9.1. जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 22 मई, 2013 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर प्रत्युत्तर दिया था। हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर देते समय, केओपीटी ने 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए संशोधित लागत विवरण भेजे थे और कहा था कि चूंकि संशोधित लागत विवरणों की वित्तीय स्थिति उस एक पूर्ववर्ती के समान घाटा स्थिति दर्शाते हैं जनवरी, 2013 में मूल रूप से जमा किए गए थे, इसलिए केओपीटी ने कहा है कि वह संशोधित मसौदा दरमान नहीं भेज रहा है और जनवरी, 2013 में पहले से जमा किए गए संशोधित मसौदा दरमान पर ही विचार किया जाए।

9.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उनपर केओपीटी का जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी का जवाब
क.	सामान्य:	
(i).	प्रस्तावित दरों के पैमाने में, यह पाया गया है कि केओपीटी ने कुछ सामान पर शुल्क में वृद्धि, कुछ सामान पर शुल्क में कमी तथा कुछ सामान के लिए शुल्क को यथावत रखने का प्रस्ताव रखा है। किसी विशेष गतिविधि के लिए वृद्धि, कमी अथवा स्थिति को यथावत रखने की प्रस्तावित प्रतिशतता समान नहीं पायी गयी है। दूसरे शब्दों में, मुख्य गतिविधि के अंतर्गत किसी उप-गतिविधि के अंतर्गत, वृद्धि कमी की भिन्न प्रतिशतता प्रस्तावित की गयी है। इस संदर्भ में, केओपीटी द्वारा विश्लेषण और क्रियाविधि इस प्रकार प्रस्तुत की जानी चाहिए जिससे प्रत्येक मुख्य तथा उप-गतिविधियों के प्रत्येक लागत कथन द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति का संबंध केओपीटी में प्रस्तावित दरों के पैमाने में, वृद्धि, कमी अथवा यथावत स्थिति की प्रतिशतता के साथ जोड़ा जा सके। इस प्रकार के किसी विश्लेषण और कार्यविधि की अनुपस्थिति में, प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि के लिए, प्रत्येक रूप से, वित्तीय/लागत स्थिति के अनुसार, वृद्धि/कमी के लिए आदेश देना पड़ेगा।	(केओपीटी ने गणनाएं भेजी हैं।)
(ii).	दिसंबर 2006 के आदेश में, प्राधिकरण ने केओपीटी की दोनों प्रणालियों, अर्थात्, कोलकता डॉक सिस्टम (केडीएस) तथा हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स (एचडीसी) के लिए समान दरों के केओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था, बशर्ते केडीएस की कीमत पर समान दर संरचना द्वारा एचडीसी पर बोझ नहीं पड़े। परिणामस्वरूप वर्ष 2010 में, केओपीटी के शुल्क में सामान्य संशोधन के दौरान, दोनों प्रणालियों की लागत स्थिति का विश्लेषण अलग-अलग किया गया था। नवंबर 2010 में पारित किए गए केओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में, यह पाया गया कि एचडीसी द्वारा केडीसी को दोहरी सब्सिडी मिल रही है। इसलिए इस समय भी दोनों प्रणालियों की लागत स्थिति का अलग-अलग विश्लेषण करना उचित प्रतीत होता है। उपरोक्त को दृष्टिगत रखते हुए, केओपीटी द्वारा निम्न लागत कथन निर्धारित प्रारूप के अनुसार प्रस्तुत किया जाए। (क). समग्र केडीएस (ख). समग्र एचडीसी (ग). केडीएस के अधीन विभिन्न गतिविधियां (घ). एचडीसी के अधीन विभिन्न गतिविधियां	2012-13 की वास्तविक स्थिति को देखते हुए, अनुमानों के यथार्थ और समीक्षा के आधार पर टीएमपी द्वारा 2012-13 की स्थिति के अदयतनीकरण के परामर्श को दृष्टिगत रखते हुए लागत कथन को संशोधित कर दिया गया है। टीएमपी की आवश्यकताओं के अनुसार, केडीएस, एचडीसी और केओपीटी के अंतर्गत विभिन्न गतिविधियों के उक्त संशोधित लागत कथन तथा केडीएस, एचडीसी और केओपीटी को संपूर्ण रूप से प्रस्तुत किया गया है।
(iii).	जैसाकि केओपीटी ने एचडीसी और केडीएस दोनों के लिए एक समान दर वाली संरचना की वर्तमान स्थिति को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा एचडीसी और केडीएस दोनों के लिए एक समान दर वाली संरचना की वर्तमान स्थिति को जारी रखने का प्रस्ताव के कारण प्रस्तुत किए जाएं।	केओपीटी द्वारा पहले से है 2006-07 तथा 2010-11 में दरों के पैमानों की सामान्य संशोधन के दौरान अपने दोनों अंगों, अर्थात्, केडीएस और एचडीसी के लिए एक समान दर वाली संरचना के लिए अनेक कारण प्रस्तुत किए जा चुके हैं। उपरोक्त कथन के संदर्भ में, प्राधिकरण ने संपूर्ण रूप से केओपीटी के लिए एक समान शुल्क संरचना को स्वीकृत कर दिया था, जो सुचारु रूप से चल रहा है और जिसे व्यापार द्वारा भी स्वीकृति मिल गयी है। वे कारण आज भी मौजूद हैं। यहां इस बात को बताना आवश्यक है कि कोलकता पोर्ट ट्रस्ट के दोनों अंगों अर्थात्, केडीएस और एचडीसी के लिए एक समान दरों के द्वारा प्रत्येक डॉक प्रणाली एक दूसरे के लिए सहायक है और इस प्रकार वे संपूर्ण विकास तथा अवस्थापना के बेहतर प्रयोग में योगदान देते हैं। इसके लिए केओपीटी ने एक कॉर्पोरेट नीति के अंतर्गत केडीएस और एचडीसी के लिए एक समान दर वाली संरचना निश्चित की है। इससे पूर्व केडीएस और एचडीसी की दरों की संरचना में अंतर के कारण दोनों डॉक प्रणाली में गम्भीर विषमताएं उत्पन्न हो गयी थीं जिससे न केवल पोर्ट के वित्त को नुकसान पहुंचा अपितु सेवाओं की गुणवत्ता पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। अतः कर देयताओं को सम्मिलित करते हुए सभी देयताओं का निर्वाह केओपीटी द्वारा संपूर्ण रूप में किया जाता है। इसलिए, ऑडिटर अब यह भी सोच सकते हैं कि भविष्य में क्या इस प्रकार के पृथक मूल्यांकन की आवश्यकता है भी अथवा नहीं।
(iv).	प्रपत्र-1 के क्रमांक 3 के संदर्भ में, केओपीटी का कथन है कि इसकी कीमत निर्धारण करने की प्रक्रिया लागत पर आधारित है। केओपीटी, इकाई कीमत पर उत्पादकता में अनुमानित वृद्धि के प्रभाव को बताए।	केओपीटी ने पट्टिकाओं (बर्थ) के क्रमिक यांत्रिकीकरण की नीति को अंगीकार किया है। उक्त नीति के संबंध में, एचडीसी की बर्थ क्रमांक 4वीं तथा केडीएस की बर्थ क्रमांक-4 और 8 एनएसडी पर मोबाइल हार्बर क्रेन पहले से कार्यरत हैं। इस

		<p>यांत्रिकीकरण के परिणामस्वरूप उक्त बर्थों की उत्पादकता में बहुत वृद्धि हुई है। एचडीसी में यांत्रिक कोयले की बर्थ की उत्पादकता में वृद्धि करने के लिए केओपीटी ने पहले से ही बड़ी लागत पर स्टैकर-कम-रिक्लेमर की आपूर्ति और स्थापना के लिए आर्डर दे रखा है जिसकी स्थापना 2014-15 में संभावित है और इससे ऊष्मीय कोयले की यांत्रिक बर्थ की उत्पादकता में बहुत अधिक वृद्धि होने की आशा है। एचडीसी और केडीसी की अन्य बर्थों के लिए भी यांत्रिकीकरण करने की योजना है।</p> <p>मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा शुष्क बल्कध्विभाजित बल्क कार्गो के प्रबंधन के लिए उत्पादकता आधारित शुल्क पहले से ही प्रस्तावित किया जा चुका है। उत्पादकता में किसी भी प्रकार के सुधार द्वारा जल-पॉट के टर्न अराउंड समय पर प्रभाव पड़ता है जिससे व्यापार की कुल लागत में कमी आती है।</p>
(v).	<p>केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत कथन में वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए पोर्ट की सम्पूर्णता में, शुल्क की वर्तमान सीमाओं के आधार पर 10% की औसतन कमी दिखाई गयी है। किन्तु फॉर्म-1 की क्रम संख्या-5 में एक सामान्य पोर्ट उपयोगकर्ता के लिए औसत लागत में परिवर्तन को प्रदर्शित करने के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत कथन में केओपीटी ने बताया है कि केओपीटी के शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि द्वारा, उपयोगकर्ता के बिल की कीमत में प्रतिशत वृद्धि, कार्गो हैंडलिंग के लिए 13% से 38% के बीच, विदेशी पोतों से संबंधित पोत शुल्क में 6% से 9% के बीच और तटीय पोतों से संबंधित पोत शुल्क में 8% से 10% के बीच होगी। इस संदर्भ में, संपूर्ण पोर्ट के लागत कथन में प्रदर्शित घाटे को पूरा करने के लिए वृद्धि के सापेक्ष विभिन्न उपयोगकर्ताओं पर पड़ने वाली विभिन्न प्रभावों के कारणों की व्याख्या केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>टीए एमपी द्वारा अनुपालित वर्तमान नीति के अनुसार, आधिक्य प्रदर्शित करने वाली उप-गतिविधियों के लिए दरों में किसी प्रकार की वृद्धि की अनुमति नहीं है। केओपीटी में, 'पाइपलाइनों द्वारा प्रबंधित द्रव बल्क' तथा 'टोवेज और पायलटेंज' की उप-गतिविधि, वर्तमान शुल्क-सूची में अधिक प्रदर्शित हो रही हैं। इसलिए उक्त उप-गतिविधियों के लिए दरों में किसी भी प्रकार की वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गयी है। मोबाइल हार्बर क्रेन की दरें अब सामान्य आधार पर प्रस्तावित की गयी हैं।</p> <p>कुछ विशेष मामलों के अलावा, जब गतिविधि में गंभीर घाटे (जैसे ऊष्मीय कोयले और लौह अयस्क का यांत्रिक प्रबंधन) अथवा प्रोत्साहन शुल्क को वापिस लेने के आदि के कारण (जैसे लौह अयस्क का गैर-यांत्रिक प्रबंधन) दरों में अधिक वृद्धि अपरिहार्य होई जाए, केओपीटी ने प्रमुख गतिविधियों के संबंध में निम्नानुसार समान वृद्धि प्रस्तावित की है:</p> <p>कार्गो पर घाटशुल्क - 20 प्रतिशत वृद्धि ऑनबोर्ड प्रभार तथा तट प्रहस्तन प्रभार - 5 प्रतिशत कंटेनर प्रहस्तन प्रभार - 10 प्रतिशत बर्थ किराया तथा पत्तन देयताएं - 20 प्रतिशत</p> <p>उपरोक्त प्रस्ताव के कारण ऊष्मीय कोयले तथा लौह अयस्क के कार्गो शुल्क के साथ साथ अन्य में वृद्धि के सापेक्ष मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा कार्गो प्रबंधन शुल्क में भी वृद्धि हो गयी है, किन्तु यह अपरिहार्य कारणों द्वारा की गयी है।</p>
(vi).	<p>2005 की शुल्क नियमावली के अनुसार, शुल्क, उत्पादकता के स्तर के बेंचमार्क से संबद्ध होना चाहिए। अपने फॉर्म-1 के क्रमांक 6 में केओपीटी का कथन है कि उत्पादकता संवर्धन के उपायों के लिए लक्षित उद्देश्यों और वर्तमान प्रदर्शन से संबंधित विवरणों को इसके द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा, किन्तु इसके द्वारा अभी तक कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किए गए हैं केओपीटी द्वारा आवश्यक विवरण अति-शीघ्र उपलब्ध कराए जाएं। क्रमिक शुल्क सामानों को प्रभावित करने करने वाली शर्तों के अनुसार पैमाने की दरों के साथ उत्पादकता के स्तर में ऐसे बेंचमार्क को भी सम्मिलित किया जा सकता है।</p>	<p>मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा शुष्क बल्क, विभाजित बल्क कार्गो के प्रबंधन के लिए उत्पादकता आधारित शुल्क पहले से ही प्रस्तावित किया जा चुका है। जहां तक कोयले के यांत्रिक प्रबंधन का प्रश्न है, तो नए स्टैकर-कम-रिक्लेमर के स्थापित हो जाने और संयंत्र के प्रदर्शन की जांच करने के पश्चात उत्पादकता युक्त शुल्क पर विचार किया जाएगा।</p> <p>गैर-यांत्रिक बर्थों में, इस प्रकार के उत्पादकता युक्त शुल्कों को प्रस्तावित नहीं किया जा सकता क्योंकि उत्पादकता पोतों के गियरों पर निर्भर करती है जिसपर केओपीटी का कोई नियंत्रण नहीं है।</p>
(vii).	<p>वित्त वर्ष 2012-13 समाप्त हो चुका है और वर्ष 2012-13 के लिए केओपीटी द्वारा अस्थायी वार्षिक लेखा प्रस्तुत किया जाना है यदि ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा उपलब्ध नहीं हैं। संगत अवधि के लिए वास्तविक आधार पर वर्ष 2012-13 के अनुमानों को अपडेट करने के लिए भी केओपीटी से आग्रह किया जाता है और यदि आवश्यकता पड़े तो वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की समीक्षा भी केओपीटी द्वारा की जाए और पूर्ण रूप से पोर्ट के लिए तथा एचडीसी और केडीसी के लिए पृथक-पृथक संशोधित प्रस्ताव निर्दिष्ट प्रारूप में प्रस्तुत करें।</p>	<p>2012-13 के लागत कथन को वास्तविक आधार पर संशोधित किया गया है और परामर्श के अनुसार 2012-13 की वास्तविकता के आधार पर वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों की समीक्षा की गयी है। उक्त अनुमानित अवधि के लिए लागत कथन को क्रमानुसार संशोधित कर लिया गया है और केओपीटी द्वारा वही प्रस्तुत किया गया है।</p>
(viii).	<p>वर्ष के अनुसार, 2010-11 से 2012-13 तक, केओपीटी द्वारा प्रदत्त नोटीफाइड सीलिंग शुल्क पर, कोई रिबेट अथवा छूट, यदि दी गयी हो, प्रस्तुत करें।</p>	<p>कोई रिबेट अथवा छूट नहीं दी गयी।</p>
(ix).	<p>यदि पोर्ट द्वारा, एमपीटी एक्ट के अंतर्गत सूचीबद्ध किसी भी पोर्ट सेवा को प्रदान करने के लिए किन्हीं निजी पक्षों को प्राधिकृत किया है, जिसके लिए दरें 2005 की शुल्क नियमावली के खंड 7.2 के अनुसार निर्धारित</p>	<p>2005 की शुल्क नियमावली के खंड 7-2 का अभिप्राय उन मामलों से हैं जहां प्राधिकरण कार्य एमपीटी एक्ट की धारा 42(3) के अंतर्गत, बीओटी छूट के समझौते के अतिरिक्त अन्य प्रकार से किया गया हो। केओपीटी द्वारा इस प्रकार का कोई भी</p>

	की जानी हैं, तो उसके लिए केओपीटी द्वारा एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए.	प्राधिकरण, एमपीटी एक्ट की धारा 42(3) के अंतर्गत नहीं किया गया है.
(ख).	वास्तविकताओं के सापेक्ष पहले उपलब्ध करवाए गए अनुमानों की तुलना:	
	2005 की शुल्क नियमावली के खंड 2.13 के अनुसार, वर्तमान शुल्क निर्धारित करते समय लिए गए अनुमानों के संदर्भ में, निर्धारित शुल्क वैधता समय अवधि की समाप्ति पर, प्राधिकरण द्वारा वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा की जाती है. इस संदर्भ में और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत शुल्क प्रस्ताव के फॉर्म-7 के संदर्भ में, केओपीटी द्वारा निम्नलिखित को स्पष्ट किया जाए।	
(i).	स्मरण रहे, कि नवंबर 2010 में केओपीटी के सामान्य संशोधन के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानों को लिया गया है. फॉर्म-7 में, केओपीटी ने वर्ष 2010-11 और 2012-13 के अनुमानों की तुलना उक्त अवधि के लिए वास्तविकताओं के साथ की है. जैसा पहले भी कहा जा चुका है, वित्त वर्ष 2012-13 अब क्योंकि समाप्त हो चुका है, केओपीटी द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानों की वास्तविकताओं द्वारा तुलना का भी समावेश करते हुए फॉर्म-7 को अपडेट किया जाए.	अद्यतन प्रपत्र 7 भेजा गया है।
(ii).	इस प्राधिकरण ने कार्गो प्रहस्तन के लिए निर्धारित उस समय के पोत सम्बंधित प्रभारों में 15 प्रतिशत की वृद्धि, उस समय के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, आईसीडी एवं गैर-आईसीडी कंटेनरों, एचडीसी के बर्थ सं. 2 एवं 8 आदि में 8 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की थी। इसलिए, नवम्बर 2010 के आदेश के हिस्से, केओपीटी के लागत विवरण में यथा दर्शाए गए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित आय को अद्यतन करें, ताकि उक्त आदेश में सुविचारित अनुमानित आय में वृद्धि की जा सके।	2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए लागत कथन में प्रदर्शित आय, टीएएमपी के नोटीफाईड शुल्क के अनुसार है क्योंकि केओपीटी के द्वारा कोई छूट प्रदान नहीं की गयी है. यह स्थिति अपडेट किए गए फॉर्म 7 में भी प्रदर्शित है.
(iii).	नवंबर 2010 के अपने आदेश के पैराग्राफ 16(iii)(जी) में 31, मार्च 2010 को एस्क्रो खाते में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित क्लोजिंग बैलेंस (शेष) रु0 785.16 लाख था. इसके बाद, एस्करो अकाउंट में अनुमानित ट्रांसफर (स्थानांतरण) तथा एस्करो अकाउंट से अनुमानित निकासी तथा एस्करो अकाउंट में राशि पर कलित अनुमानित ब्याज के अनुसार, 31, मार्च 2011 को एस्करो खाते में क्लोजिंग बैलेंस (शेष) रु0 1091.93 लाख था. केओपीटी द्वारा अब प्रस्तुत फॉर्म-9 में, वर्ष 2010-11 के लिए एस्करो खाते में क्लोजिंग बैलेंस (शेष) रु0 4443.56 लाख दिखाया गया है. यह मानते हुए कि नवंबर 2010 के आदेश में एस्करो खाते के विवरण, वर्ष 2009-10 की वास्तविक स्थिति तथा वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अनुमानित स्थिति पर आधारित हैं, केओपीटी, वर्ष 2010-11 के रु0 785.16 लाख के ओपनिंग बैलेंस को आधार मानते हुए और फिर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एस्करो खाते में हुए वास्तविक ट्रांसफर, एस्करो खाते में से वास्तविक निकासी तथा एस्करो खाते में स्थित राशियों पर अर्जित वास्तविक ब्याज के अनुसार फॉर्म-9 का पुनर्निर्माण करेगा.	पुनः-प्रदर्शित प्रपत्र-9 भेजा गया है। आगे यह भी कथन है कि वर्ष 2010-11 से 2011-12, जिनके खातों की ऑडिटिंग सीएजी द्वारा हो चुकी है और जिन्हें संसद के सम्मुख प्रस्तुत किया जा चुका है, साथ ही 2012-13 के लिए ऑडिट चल रहा है, केओपीटी द्वारा एस्करो फंड में रॉयल्टी के 100% ट्रांसफर पर विचार किया गया है क्योंकि दिशा निर्देशों के अनुसार 5 वर्षों की समयावधि के भीतर निर्माण और अथवा पोर्ट अवस्थापना सुविधाओं के लिए बैलेंस (शेष) का कम से कम 50% एस्करो खाते में रहना चाहिए. तथापि, वर्ष, 2013-14 के बाद के वर्षों के लिए, टीएएमपी के परामर्श और उन वर्षों के लिए संशोधित लागत कथन अनुसार और केओपीटी ने एस्करो फंड में रॉयल्टी के 50% ट्रांसफर पर विचार किया है.

(iv).

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वार्षिक खातों में दिए गए पोर्ट और डॉक शुल्क से नदी की खुदाई और मरम्मत की लागत से संबंधित कुछ घटक संभवतः केओपीटी द्वारा छुट गए हैं. यद्यपि वह धनराशि जिसका भुगतान सरकार द्वारा नहीं किया गया है परन्तु लागत कथन में दिखाई गयी है, स्पष्ट नहीं है. इस संदर्भ में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नदी की खुदाई तथा मरम्मत में हुए व्यय तथा सरकार द्वारा अनुमोदित भुगतान का वर्ष-वार विवरण केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा.

वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए खुदाई सब्सिडी की स्थिति, जैसे कि भुगतान के लिए ऑडिट द्वारा प्रमाणित की जा चुकी है, साथ ही हल्दिया तक नदी खुदाई और नदी की मरम्मत की लागत तथा इन वर्षों में हुए चौनल खुदाई पर व्यय प्रस्तुत हैं.

जहां तक 2012-13 का सवाल है, भुगतान किए गए धन का ऑडिट द्वारा प्रमाणन अभी पूरा नहीं हुआ है. 2012-13 की कटौती संख्या ज्ञात करने के लिए हमने पिछले वर्षों में ऑडिट द्वारा की गयी औसत कटौतियों पर विचार किया है. नदी की खुदाई और मरम्मत की लागत तथा हल्दिया तक चौनल खुदाई का वास्तविक व्यय प्रस्तुत किया गया है.

(वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए नदी की खुदाई और नदी की मरम्मत पर हुए व्यय को प्रदर्शित करते हुए केओपीटी ने एक कथन प्रस्तुत किया किया है. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत कथन के आधार पर खुदाई व्यय का संक्षिप्त विवरण प्रस्तुत किया गया है.

(रु० लाखों में)

विवरण	नदी निकर्षण एवं अनुसंधान			शिपिंग चैनल का अनुसंधान निकर्षण			कुल		
	कुल व्यय	लेखापरीक्षा द्वारा प्रमाणित	अस्वीकृत	कुल व्यय	लेखापरीक्षा द्वारा प्रमाणित	अस्वीकृत	कुल व्यय	लेखापरीक्षा द्वारा प्रमाणित	अस्वीकृत
2010-11	11043.95	8563.42	2480.53	33961.74	32531.09	1430.65	45005.69	41094.51	3911.18
2011-12	8824.24	7377.75	1446.67	30275.25	28350.53	1828.85	39099.49	35728.28	3275.32
2012-13	9743.37	7307.54	2435.84	32456.90	29457.07	2271.98	42200.27	36764.61	4707.82

(v).

वर्ष 2010-11 और 2011-12 के वार्षिक लेखा में प्रत्येक मद जैसे कार्गो प्रबंधन, पोर्ट और डॉक, रेलवे, एस्टेट एवं प्रबंधन और प्रशासन के अंतर्गत बट्टे की संख्याओं का योग, संगत वर्षों के लागत कथन में विचारित बट्टे की संख्या से मेल नहीं खाता. बट्टे की संख्या के अंतर को कृपया स्पष्ट करें तथा अंतर को समायोजित करें. केओपीटी क्योंकि वर्ष 2012-13 की संख्याओं को वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, इसलिए वर्ष 2012-13 के लिए स्पष्टीकरण के साथ साथ समायोजन भी प्रस्तुत करें, यदि वर्ष 2012-13 के वार्षिक लेखा में बट्टे की संख्याओं का योग, उक्त वर्ष के लागत कथन में विचारित बट्टे की संख्या से मेल नहीं खाता.

लागत कथन में इंगित प्रयुक्त पूँजी के अंतर्गत एस्क्रो फंड में से खरीदी गयी सम्पत्तियों को शुल्क प्रावधानों के अनुसार सम्मिलित नहीं किया गया है, परिणामस्वरूप, इस पर लगने वाले बट्टे को भी लागत कथन में वर्णित ऑपरेटिंग लागत में से हटा दिया गया है.

किन्तु ऑडिट किए गए लेखा में, प्रासंगिक लेखा मानकों द्वारा कार्य किया गया है. इसलिए एस्क्रो फंड के अंतर्गत खरीदी गई संपत्तियों को ग्राँस ब्लॉक के अंतर्गत सम्मिलित किया गया है तथा उस पर लगाए गए बट्टे को पी – एल खाते में दिखाया गया है.

केओपीटी द्वारा, लागत कथन में लिए गए बट्टे के साथ ऑडिट लेखा के समायोजन को प्रस्तुत किया गया है. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत समायोजित कथन नीचे दिया गया है:

(रु० लाखों में)

	2010-11	2011-12	2012-13
वार्षिक लेखों के अनुसार मूल्यहास	3629.08	3845.28	3814.16
घटाएं: एस्क्रो खाते से खरीदे गए लोकोमोटिव पर मूल्यहास	138.04	138.04	138.04
घटाएं: एस्क्रो खाते से सृजित बी-13 के पीछे कवर किए गए शैड पर मूल्यहास	-	-	13.56
घटाएं: एस्क्रो खाते से उठाए गए नवीकृत ट्रैक स्लिपों पर मूल्यहास	-	-	7.06
घटाएं: पूर्णांकन	-	0.02	0.02
लागत विवरण में मूल्यहास	3491.04	3707.22	3655.48

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए लागत स्थिति को पहले ही अद्यतन किया गया है।

(vi).

अपने लागत कथन में, क्रमशः वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रबंधन और सामान्य मदों के लिए केओपीटी ने 20829.26 लाख और 22785.15 दिखाए हैं. यद्यपि, क्रमशः वर्षों के वार्षिक लेखा में प्रस्तुत प्रबंधन और सामान्य मदों और बट्टे की संख्या का अंतर 21935.78 लाख

केओपीटी द्वारा वार्षिक लेखा में प्रदर्शित संख्याओं पर विचार किया गया है. ऐसा प्रतीत होता है कि टीएमपी दारा लागत कथन के साथ प्रस्तुत खुदाई उप-गतिविधि के अंतर्गत प्रबंधन और सामान्य मदों पर विचार नहीं किया है.

	और 24023.43 लाख होता है. लागत कथन और वार्षिक लेखा में दिखाए गए प्रबंधन और सामान्य मदों में संख्याओं के अंतर को समायोजित किया जाए. केओपीटी क्योंकि वर्ष 2012-13 की संख्याओं को वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, इसलिए वर्ष 2012-13 के लिए समायोजन भी प्रस्तुत करें, यदि वर्ष 2012-13 के वार्षिक लेखा में प्रबंधन और सामान्य मदों और बट्टे की संख्या का अंतर, उक्त वर्ष के लागत कथन में विचारित प्रबंधन और सामान्य मदों की संख्या से भिन्न पाया जाता है.																																																																	
(vii). (क).	वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए केओपीटी ने अपने लागत कथन में रु0 2204.26 लाख और रु0 4839.53 लाख रुपये की धनराशि क्रमशः वित्त और विविध आय के लिए विचारित की है. लागत कथन में वित्त और विविध आय के अंतर्गत उप-मदों की संख्याएं, संगत वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में प्रदर्शित वित्त और विविध आय के अंतर्गत उप-मदों की संख्याओं से मेल नहीं खाती हैं. केओपीटी द्वारा इसका स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए और समायोजन किया जाए. इसी प्रकार की सूचना वर्ष 2012-13 के लिए भी प्रस्तुत की जाए.	<p>शुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वित्त और विविध आय जैसे पूर्व अवधि आय, ब्याज, अनुबंधों पर शास्ति को लागत कथन में छोड़ दिया गया है. ये आय लेखा में उपस्थित हैं जिससे उक्त अंतर दिखाई दे रहे हैं।</p> <p>(केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण के अनुसार, लागत कथन में विचारित वित्त और विविध आय में पूंजीगत सामान के निपटान द्वारा प्राप्त लाभ, बेकारधलावारिस सामान की बिक्री, मदों और (संद्री रसीद) की वसूली सम्मिलित हैं. ('संद्री रसीद') मद के अंतर्गत प्राप्त आय की प्रकृति को भी केओपीटी ने प्रस्तुत किया है।)</p> <p>केओपीटी ने वित्त विविध आय का मिलान किया गया विवरण भेजा है।</p> <p>केडीएस के मामले में केओपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण को नीचे सारबद्ध किया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एंड एम आय</td><td>3742.76</td><td>8146.01</td><td>8538.18</td></tr><tr><td>घटाएं: निवेशों पर ब्याज</td><td>882.42</td><td>2155.63</td><td>1640.57</td></tr><tr><td>घटाएं: पिछले वर्ष से सम्बंधित आय</td><td>986.55</td><td>3621.55</td><td>5185.65</td></tr><tr><td>घटाएं: वार्षिकी की खरीद के लिए अधिक प्रावधान का समायोजन</td><td>500.00</td><td></td><td>-</td></tr><tr><td>घटाएं: प्राप्ति-योग्य निकर्षण सब्सिडी का बकाया</td><td>-</td><td>236.76</td><td>-</td></tr><tr><td>लागत विवरण में निर्दिष्ट राशि</td><td>1373.79</td><td>2132.07</td><td>1711.96</td></tr></table> <p>एचडीसी के मामले में केओपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण नीचे सारबद्ध किया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एंड एम आय</td><td>7462.11</td><td>6308.10</td><td>7457.96</td></tr><tr><td>घटाएं: निवेशों पर ब्याज</td><td>1953.78</td><td>2987.33</td><td>1635.90</td></tr><tr><td>घटाएं: मोटर कार लोन पर ब्याज</td><td>10.55</td><td>9.57</td><td>10.70</td></tr><tr><td>घटाएं: पिछले वर्ष से सम्बंधित आय</td><td>2862.77</td><td>139.92</td><td>139.92</td></tr><tr><td>घटाएं: ठेके पर शास्तियों पर आय</td><td>304.54</td><td>345.45</td><td>90.13</td></tr><tr><td>घटाएं: वार्षिकी की खरीद के लिए अधिक प्रावधान का समायोजन</td><td>1500.00</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>घटाएं: प्राप्ति-योग्य निकर्षण सब्सिडी का बकाया</td><td>-</td><td>118.38</td><td>-</td></tr><tr><td>लागत विवरण में निर्दिष्ट राशि</td><td>830.47</td><td>2707.45</td><td>5581.26</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एंड एम आय	3742.76	8146.01	8538.18	घटाएं: निवेशों पर ब्याज	882.42	2155.63	1640.57	घटाएं: पिछले वर्ष से सम्बंधित आय	986.55	3621.55	5185.65	घटाएं: वार्षिकी की खरीद के लिए अधिक प्रावधान का समायोजन	500.00		-	घटाएं: प्राप्ति-योग्य निकर्षण सब्सिडी का बकाया	-	236.76	-	लागत विवरण में निर्दिष्ट राशि	1373.79	2132.07	1711.96		2010-11	2011-12	2012-13	वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एंड एम आय	7462.11	6308.10	7457.96	घटाएं: निवेशों पर ब्याज	1953.78	2987.33	1635.90	घटाएं: मोटर कार लोन पर ब्याज	10.55	9.57	10.70	घटाएं: पिछले वर्ष से सम्बंधित आय	2862.77	139.92	139.92	घटाएं: ठेके पर शास्तियों पर आय	304.54	345.45	90.13	घटाएं: वार्षिकी की खरीद के लिए अधिक प्रावधान का समायोजन	1500.00	-	-	घटाएं: प्राप्ति-योग्य निकर्षण सब्सिडी का बकाया	-	118.38	-	लागत विवरण में निर्दिष्ट राशि	830.47	2707.45	5581.26
	2010-11	2011-12	2012-13																																																															
वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एंड एम आय	3742.76	8146.01	8538.18																																																															
घटाएं: निवेशों पर ब्याज	882.42	2155.63	1640.57																																																															
घटाएं: पिछले वर्ष से सम्बंधित आय	986.55	3621.55	5185.65																																																															
घटाएं: वार्षिकी की खरीद के लिए अधिक प्रावधान का समायोजन	500.00		-																																																															
घटाएं: प्राप्ति-योग्य निकर्षण सब्सिडी का बकाया	-	236.76	-																																																															
लागत विवरण में निर्दिष्ट राशि	1373.79	2132.07	1711.96																																																															
	2010-11	2011-12	2012-13																																																															
वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एंड एम आय	7462.11	6308.10	7457.96																																																															
घटाएं: निवेशों पर ब्याज	1953.78	2987.33	1635.90																																																															
घटाएं: मोटर कार लोन पर ब्याज	10.55	9.57	10.70																																																															
घटाएं: पिछले वर्ष से सम्बंधित आय	2862.77	139.92	139.92																																																															
घटाएं: ठेके पर शास्तियों पर आय	304.54	345.45	90.13																																																															
घटाएं: वार्षिकी की खरीद के लिए अधिक प्रावधान का समायोजन	1500.00	-	-																																																															
घटाएं: प्राप्ति-योग्य निकर्षण सब्सिडी का बकाया	-	118.38	-																																																															
लागत विवरण में निर्दिष्ट राशि	830.47	2707.45	5581.26																																																															

(ख).	साथ ही प्रतीत होता है कक ने लागत कथन में संदरी रेसीत के कुछ भाग (जो वार्षिक लेखा के भाग हैं) पर विचार नहीं किया है. उक्त आय को लागत कथन में से हटाए जाने के कारणों को बताया जाए. उपरोक्त विवरण वर्ष 2012-13 के लिए भी प्रस्तुत किए जाएं.	<p>अंतर मुख्य रूप से लागत कथन में कतिपय आय जैसे अनुबंध पर शास्ति को हटाने से तथा साथ ही साथ लेखा के परिपेक्ष्य में लागत कथन में निर्दिष्ट रिपोर्टिंग के तरीके में अंतर के कारण उत्पन्न हुआ है, जैसा कि समायोजन कथनों से स्पष्ट है.</p> <p>केडीएस के मामले में केओपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण को नीचे सारबद्ध किया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>लागत विवरण के अनुसार विविध प्राप्तियां</td><td>206.72</td><td>1326.34</td><td>165.71</td></tr><tr><td>घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष, आदि के अधीन लिए गए संपदा किरायों पर ब्याज</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि पर ब्याज' के अधीन लिए गए बिजली पर एलपीएससी</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>घटाएं: उपरिव्ययों की वसूली</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि</td><td>206.72</td><td>1326.34</td><td>165.71</td></tr></table> <p>एचडीसी के मामले में केओपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>लागत विवरण के अनुसार विविध प्राप्तियां</td><td>390.53</td><td>2240.57</td><td>4995.39</td></tr><tr><td>घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि के अधीन लिए गए संपदा किरायों पर ब्याज</td><td>277.38</td><td>472.69</td><td>2405.25</td></tr><tr><td>घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि पर ब्याज' के अधीन लिए गए बिजली पर एलपीएससी</td><td>2.29</td><td>4.26</td><td>7.00</td></tr><tr><td>घटाएं: उपरिव्ययों की वसूली</td><td>-</td><td>-</td><td>1.14</td></tr><tr><td>जोड़े: ठेके पर शास्तिायों</td><td>304.54</td><td>345.45</td><td>90.13</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट लेखे</td><td>415.41</td><td>2108.97</td><td>2672.13</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	लागत विवरण के अनुसार विविध प्राप्तियां	206.72	1326.34	165.71	घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष, आदि के अधीन लिए गए संपदा किरायों पर ब्याज	-	-	-	लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि पर ब्याज' के अधीन लिए गए बिजली पर एलपीएससी	-	-	-	घटाएं: उपरिव्ययों की वसूली	-	-	-	वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि	206.72	1326.34	165.71		2010-11	2011-12	2012-13	लागत विवरण के अनुसार विविध प्राप्तियां	390.53	2240.57	4995.39	घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि के अधीन लिए गए संपदा किरायों पर ब्याज	277.38	472.69	2405.25	घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि पर ब्याज' के अधीन लिए गए बिजली पर एलपीएससी	2.29	4.26	7.00	घटाएं: उपरिव्ययों की वसूली	-	-	1.14	जोड़े: ठेके पर शास्तिायों	304.54	345.45	90.13	वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट लेखे	415.41	2108.97	2672.13
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
लागत विवरण के अनुसार विविध प्राप्तियां	206.72	1326.34	165.71																																																			
घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष, आदि के अधीन लिए गए संपदा किरायों पर ब्याज	-	-	-																																																			
लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि पर ब्याज' के अधीन लिए गए बिजली पर एलपीएससी	-	-	-																																																			
घटाएं: उपरिव्ययों की वसूली	-	-	-																																																			
वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि	206.72	1326.34	165.71																																																			
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
लागत विवरण के अनुसार विविध प्राप्तियां	390.53	2240.57	4995.39																																																			
घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि के अधीन लिए गए संपदा किरायों पर ब्याज	277.38	472.69	2405.25																																																			
घटाएं: लेखों में 'एफडी, नकदी शेष आदि पर ब्याज' के अधीन लिए गए बिजली पर एलपीएससी	2.29	4.26	7.00																																																			
घटाएं: उपरिव्ययों की वसूली	-	-	1.14																																																			
जोड़े: ठेके पर शास्तिायों	304.54	345.45	90.13																																																			
वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट लेखे	415.41	2108.97	2672.13																																																			
(ग).	संदरी रिसीट के भागों वाले सामान की सूची को उनकी कीमतों के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वर्ष-वार प्रस्तुत की जाए.	केओपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संदरी रिसीट प्रस्तुत कर दी गयी हैं																																																				
(viii). (क).	अपने लागत कथन में, केओपीटी द्वारा वित्त और विविध के व्यय के रूप में रु० 32008-65 लाख और रु० 33120-87 लाख रुपये की राशि क्रमश: वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए ली गयी है. वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत कथन में वित्त और विविध व्यय के अंतर्गत उप-मदों की संख्याएं, संगत अवधि के लिए वार्षिक लेखा में वित्त और विविध व्यय के अंतर्गत उप-मदों की संख्याओं से मेल नहीं खाती हैं. इस अंतर को क द्वारा समझाया केओपीटी जाए और इस संदर्भ में समायोजन प्रस्तुत किया जाए.	<p>(केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणों के अनुसार, लागत कथन में विचारित वित्त और विविध व्यय में, रिटायरमेंट लाभ, एन्युटी की खरीद, सुपरएनुएशन फंड में योगदान, ग्रैच्युटी फंड में योगदान, वेतन और मजदूरी में एरियर, अन्य व्यय सम्मलित हैं) केओपीटी द्वारा वित्त एवं विविध व्यय के लिए समायोजन कथन प्रस्तुत कर दिया गया है.</p> <p>केडीएस के मामले में केओपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>लागत विवरण के अनुसार एफ एंड एम व्यय</td><td>11107.56</td><td>11429.53</td><td>20078.32</td></tr><tr><td>जोड़ें: पिछले वर्ष से सम्बंधित लेनदेन</td><td>0.34</td><td>0.03</td><td>30.87</td></tr><tr><td>जोड़ें: सरकारी ऋण पर ब्याज</td><td>131.01</td><td>108.33</td><td>112.71</td></tr><tr><td>जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का हिस्सा</td><td>2391.89</td><td>1918.75</td><td>2584.77</td></tr><tr><td>जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का अधिक प्रावधान</td><td>188.52</td><td>3389.99</td><td>-</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	लागत विवरण के अनुसार एफ एंड एम व्यय	11107.56	11429.53	20078.32	जोड़ें: पिछले वर्ष से सम्बंधित लेनदेन	0.34	0.03	30.87	जोड़ें: सरकारी ऋण पर ब्याज	131.01	108.33	112.71	जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का हिस्सा	2391.89	1918.75	2584.77	जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का अधिक प्रावधान	188.52	3389.99	-																												
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
लागत विवरण के अनुसार एफ एंड एम व्यय	11107.56	11429.53	20078.32																																																			
जोड़ें: पिछले वर्ष से सम्बंधित लेनदेन	0.34	0.03	30.87																																																			
जोड़ें: सरकारी ऋण पर ब्याज	131.01	108.33	112.71																																																			
जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का हिस्सा	2391.89	1918.75	2584.77																																																			
जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का अधिक प्रावधान	188.52	3389.99	-																																																			

		<table><tr><td>जोड़ें: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि</td><td>188.52</td><td>3389.99</td><td>-</td></tr><tr><td>घटाएं: एचडीसी को आबंटित हिस्सा</td><td>-5.26</td><td>-3.88</td><td>-3.94</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि</td><td>13814.06</td><td>17758.00</td><td>22802.73</td></tr></table> <p>एचडीसी के मामले में केओपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <p>(रु0 लाखों में)</p> <table><tr><td></td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>लागत विवरण के अनुसार एफ एंड एम व्यय</td><td>20901.09</td><td>21691.34</td><td>28017.71</td></tr><tr><td>जोड़ें: पिछले वर्ष से सम्बंधित लेनदेन</td><td>288.67</td><td>311.27</td><td>415.39</td></tr><tr><td>जोड़ें: दंडात्मक एवं अन्य ब्याज</td><td>8.26</td><td>0.01</td><td>48.22</td></tr><tr><td>जोड़ें: सरकारी ऋण पर ब्याज</td><td>95.38</td><td>77.85</td><td>78.59</td></tr><tr><td>जोड़ें: केडीएस से अंतरित हिस्सा</td><td>5.26</td><td>3.88</td><td>3.94</td></tr><tr><td>जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का हिस्सा</td><td>1195.94</td><td>1012.35</td><td>1476.30</td></tr><tr><td>जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का अधिक प्रावधान</td><td>3234.92</td><td>3433.83</td><td>-</td></tr><tr><td>जोड़ें: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि</td><td>-</td><td>254.24</td><td>-</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि</td><td>25729.52</td><td>26784.77</td><td>30040.15</td></tr></table>	जोड़ें: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि	188.52	3389.99	-	घटाएं: एचडीसी को आबंटित हिस्सा	-5.26	-3.88	-3.94	वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि	13814.06	17758.00	22802.73		2010-11	2011-12	2012-13	लागत विवरण के अनुसार एफ एंड एम व्यय	20901.09	21691.34	28017.71	जोड़ें: पिछले वर्ष से सम्बंधित लेनदेन	288.67	311.27	415.39	जोड़ें: दंडात्मक एवं अन्य ब्याज	8.26	0.01	48.22	जोड़ें: सरकारी ऋण पर ब्याज	95.38	77.85	78.59	जोड़ें: केडीएस से अंतरित हिस्सा	5.26	3.88	3.94	जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का हिस्सा	1195.94	1012.35	1476.30	जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का अधिक प्रावधान	3234.92	3433.83	-	जोड़ें: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि	-	254.24	-	वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि	25729.52	26784.77	30040.15
जोड़ें: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि	188.52	3389.99	-																																																			
घटाएं: एचडीसी को आबंटित हिस्सा	-5.26	-3.88	-3.94																																																			
वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि	13814.06	17758.00	22802.73																																																			
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
लागत विवरण के अनुसार एफ एंड एम व्यय	20901.09	21691.34	28017.71																																																			
जोड़ें: पिछले वर्ष से सम्बंधित लेनदेन	288.67	311.27	415.39																																																			
जोड़ें: दंडात्मक एवं अन्य ब्याज	8.26	0.01	48.22																																																			
जोड़ें: सरकारी ऋण पर ब्याज	95.38	77.85	78.59																																																			
जोड़ें: केडीएस से अंतरित हिस्सा	5.26	3.88	3.94																																																			
जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का हिस्सा	1195.94	1012.35	1476.30																																																			
जोड़ें: निकर्षण सहायिकी का अधिक प्रावधान	3234.92	3433.83	-																																																			
जोड़ें: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि	-	254.24	-																																																			
वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट राशि	25729.52	26784.77	30040.15																																																			
(ख).	साथ ही केओपीटी द्वारा लागत कथन में वित्त एवं विविध व्ययों के भाग के रूप में कुछ व्यय आइटम को नहीं लिया गया है (वार्षिक लेखा में). उक्त व्यय आइटम को लागत कथन में से हटाए जाने के कारणों को बताया जाए. उपरोक्त विवरण वर्ष 2012-13 के लिए भी प्रस्तुत किए जाएं.	केओपीटी ने वित्त एवं विविध व्ययों के लिए मिलान विवरण भेजे हैं। (जैसाकि ऊपर दिया गया है) लागत विवरण से अतिरिक्त मौजूदा प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किए गए हैं।																																																				
(ग).	केओपीटी से इस आशय की पुष्टि करने के लिए आग्रह किया जाता है कि एक-बारगी व्यय जैसे मजदूरी, पेंशन के एरियर, वीआरएस भुगतान लागत कथन में व्यय के इस मद में सम्मिलित नहीं हैं.	केओपीटी द्वारा 01-01-2012 से वित्त एवं विविध व्यय में लंबित वेतन संशोधन के परिणामस्वरूप वर्ष 2012-13 के लिए तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को मिलने वाली आय तथा भत्तों को विचारित किया है. यद्यपि, 01-01-2007 से प्रभावी, 80 वर्ष एवं अधिक आयु पेंशनधारकों से संबंधित रु0 36.54 करोड़ लागत के बकाया पेंशन एरियर, एफएमई के अंतर्गत 2012-13 के लेखा में उपलब्ध कराए गए हैं वर्ष-वार बकाया निम्नलिखित है: 2006-07: रु0 0.53 करोड़ 2007-08: रु0 2.33 करोड़ 2008-09: रु0 3.09 करोड़ 2009-10: रु0 4.28 करोड़ 2010-11: रु0 5.95 करोड़ 2011-12: रु0 8.15 करोड़ 2012-13: रु0 12.21 करोड़ यह भी बताया गया है कि एसओआर के पूर्व संशोधनों के दौरान, उपरोक्त के लिए लागत कथन में कोई प्रावधान नहीं रखा गया था, विचारित किया गया था.																																																				
(घ).	केओपीटी से वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत कथन में 'वित्त और विविध व्यय' के मद के अंतर्गत दिखाए गए पेंशन भुगतान, योगदान के लिए रु0 30472.88 लाख और रु0 31458.28 लाख की राशियों को खंडशः प्रस्तुत करने का आग्रह किया जाता है. यह बात कार्यकारी द्वारा स्थापित हो चुकी है कि उक्त संख्याएं फॉर्म-3ए के नोट 6 के अनुसार हैं.	केडीएस तथा एचडीसी के मामले में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सेवानिवृत्ति लाभों के व्योरे नीचे दिए गए हैं:- केडीएस के लिए: <p>(रु0 लाखों में)</p> <table><tr><td></td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>मृत्यु सह सेवानिवृत्ति लाभ</td><td>1.91</td><td>0.34</td><td>8.68</td></tr><tr><td>अन्य सेवानिवृत्ति लाभ</td><td>72.10</td><td>53.16</td><td>49.67</td></tr><tr><td>एक्स-ग्रेसिया पेंशन</td><td>0.36</td><td>5.85</td><td>2.92</td></tr><tr><td>पेंशन का संचयन</td><td>0.85</td><td>0.00</td><td>12.68</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	मृत्यु सह सेवानिवृत्ति लाभ	1.91	0.34	8.68	अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	72.10	53.16	49.67	एक्स-ग्रेसिया पेंशन	0.36	5.85	2.92	पेंशन का संचयन	0.85	0.00	12.68																																
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
मृत्यु सह सेवानिवृत्ति लाभ	1.91	0.34	8.68																																																			
अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	72.10	53.16	49.67																																																			
एक्स-ग्रेसिया पेंशन	0.36	5.85	2.92																																																			
पेंशन का संचयन	0.85	0.00	12.68																																																			

		सीपीएफ सदस्यों को न्यासी अंशदान	8.80	7.51	12.89
		पीएफ सदस्यों को न्यासी अंशदान	0.64	0.57	0.42
		पेंशन	19737.17	20787.12	21345.64
		पेंशन के लिए प्रावधान	0.00	0.00	6094.00
		वार्षिकी की खरीद के लिए प्रावधान	2000.00	2000.00	2000.00
		एलआईसी द्वारा अनुरक्षित अधिवर्षित निधि में अंशदान (01-04-2004 को अथवा बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए)	4250.00	4000.00	4000.00
		एलआईसी द्वारा अनुरक्षित उपदान निधि में अंशदान (01-04-2004 को अथवा बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए)	250.00	750.00	800.00
		कुल	26321.83	27604.55	34326.90
		घटाएं: एचडीसी को आबंटित शेयर	-13160.92	-13802.28	-17163.45
		घटाएं: केडीएस से अंतरित शेयर	0.00	0.00	0.00
		घटाएं: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि	0.00	915.25	0.00
		लागत विवरणों में प्रभारित सेवानिवृत्ति लाभ की राशि	13160.92	12887.03	17163.45
		एचडीसी के लिए:			
			(रु० लाखों में)		
			2010-11	2011-12	2012-13
		मृत्यु सह सेवानिवृत्ति लाभ	0.00	0.00	0.00
		अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	23.63	22.63	31.64
		एक्स-ग्रेशिया पेंशन	0.00	0.00	0.00
		पेंशन का संचयन	0.00	0.00	0.00
		सीपीएफ सदस्यों को न्यासी अंशदान	0.00	0.00	0.00
		पीएफ सदस्यों को न्यासी अंशदान	4.71	3.05	5.58
		पेंशन	1210.54	1178.65	1290.88
		पेंशन के लिए प्रावधान	0.00	0.00	223.23
		वार्षिकी की खरीद के लिए प्रावधान	2000.00	2000.00	2000.00
		एलआईसी द्वारा अनुरक्षित अधिवर्षित निधि में अंशदान (01-04-2004 को अथवा बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए)	4250.00	4000.00	4000.00
		एलआईसी द्वारा अनुरक्षित उपदान निधि में अंशदान (01-04-2004 को अथवा बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए)	250.00	750.00	800.00
		कुल	7738.88	7954.33	8351.33
		घटाएं: एचडीसी को आबंटित शेयर	13160.92	13802.28	17163.45
		घटाएं: केडीएस से अंतरित शेयर	0.00	254.25	0.00
		घटाएं: 4 प्रतिशत विशेष दर के प्रति निवेशित राशि	20899.80	21502.36	25514.78
		कुल (केडीएस + एचडीसी)	34060.72	34389.39	42678.23
(ड.).	वर्ष 2011-12 के वार्षिक लेखा में 31 मार्च 2012 को स्थिर सम्पत्तियों के	अब भेजे जा रहे लागत विवरण में ऐसा कोई अन्तर नहीं है।			

	ग्राँस ब्लॉक का क्लोजिंग बैलेंस वर्ष 2012-13 के फॉर्म 4-ए में प्रस्तुत 1 अप्रैल 2012 को ग्राँस ब्लॉक के ओपनिंग बैलेंस से मेल नहीं खाता। कृपया अंतर का समायोजन करें।	
(x).	नवंबर 2010 के आदेश के पैरा 16(iii)(क) में दर्ज के अनुसार, केओपीटी नेपोर्ट तथा बीओटी ऑपरेटर, टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) और इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्डिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के बीच विवाद को रिपोर्ट किया था जो उक्त बीओटी ऑपरेटर को हुई आय के विभाजन को लेकर था और इस मामले को आर्बिट्रेशन को सौंप दिया गया है। इस संदर्भ में, केओपीटी आर्बिट्रेशन की वर्तमान स्थिति तथा आर्बिट्रेशन कार्यवाहीके परिणाम से अवगत कराए।	जहां तक टीएमआईएलएल (बर्थ सं. 12) का सम्बंध है, मध्यस्थ प्रक्रिया अभी भी जारी है। आईएसएचपीएल (बर्थ क्रमांक-4ए) के संदर्भ में, लाईसेंसी ने केओपीटी द्वारा रोयल्टी प्राप्त करने के लिए जारी किए बिलों का भुगतान नहीं किया, मामले को केओपीटी द्वारा न्यायाधिकरण को भेजा गया किन्तु लाईसेंसी द्वारा उक्त कार्यवाही पर भी विवाद प्रस्तुत किया गया। विवाद को न्यायाधिकरण को संदर्भित किए जाने के विरुद्ध लाईसेंसी माननीय उच्च न्यायालय गया। माननीय न्यायालय ने आदेश में कहा कि लाईसेंस अनुबंध में कोई वैध न्यायाधिकरण अनुबंध नहीं है। इस आदेश के विरुद्ध केओपीटी ने माननीय उच्चतम न्यायालय अपील करने के लिए विशेष अवकाश प्रस्तुत किया है।
(xi).	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान, केओपीटी ने 100% रोयल्टी, आय का भाग एस्करो खाते में ट्रांसफर कर दिए, ट्रांसफर करने के प्रस्ताव रखा। किन्तु, नवंबर 2010 के शुल्क आदेश के पैरा क्रमांक 16(iii)(च) के अनुसार रायल्टी आय का 50% एस्करो खाते को ट्रांसफर किया जा सकता है, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के बीच एस्करो खाते में ट्रांसफर केवल 50% की सीमा तक ही मान्य होगा और शेष आय के 50% को प्रासंगिक वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक पोर्ट की आय के रूप में विचारित किया जाएगा। जिसके अनुसार केओपीटी द्वारा अपनी लागत कथनों, में आवश्यक परिवर्तन किए जाएंगे।	कृपया उपर्युक्त क्र.सं. ख (iii) के प्रति दिए गए स्पष्टीकरण का अवलोकन करें।
(xii).	नवंबर 2010 के आदेश के पैराग्राफ क्रमांक 16(XXXi) के अनुसार केओपीटीको 2005 के शुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दरों के पैमाने की अगली समीक्षा तक केडीएस स्थित सभी संपत्तियों के वर्गीकरण करने का परामर्श दिया गया था। केडीएस के लिए पृथक लागत कथन की अनुपस्थिति में, हम इस स्थिति का आकलन करने की स्थिति में नहीं हैं। इस परिपेक्ष्य में केओपीटी द्वारा पुष्टि की जाएगी कि इसके द्वारा सम्पत्तियों का वर्गीकरण शुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है और केडीएस से संबंधित विवरण फॉर्म-4ए में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया जाए।	प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार केडीएस में परिसंपत्तियों को वर्गीकृत करने के लिए एक गंभीर प्रयास किया गया था परन्तु पूरा नहीं किया जा सका था।
(xiii).	नवंबर 2010 के आदेश के पैराग्राफ क्रमांक 16(XXXiv)(च) के परामर्श के अनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक पेंशन के लिए विशेष दर लागू करने के संबंध में केओपीटी द्वारा अलग से प्रबंधित लेखा के ऑडिट विवरण की सूचना केओपीटी द्वारा दी जाएगी।	(केओपीटी ने सनदी लेखाकार से प्राप्त प्रमाणपत्र दिनांक 05 अगस्त, 2013 की प्रति भेजी है, जिसमें सनदी लेखाकार ने निम्नलिखित स्पष्ट किया है:- (क). 2010-11 से 2012-13 के दौरान 4 प्रतिशत विशेष दर से सृजित राजस्व रु0 686679831/- है। अवधि 17-03-2011 से 31-03-2011 के लिए रु0 1,20,70,900/- 2011.12 के लिए रु0 34,67,77,420/- 2012.13 के लिए रु0 32,78,31,511/- कुल रु0 68,66,79,831/- (ख). केओपीटी ने 01-04-2004 से पहले रिटायर होने वाले पेंशनरों के लिए रु0 1126270394/- की वार्षिकी की खरीद की है, जिसका ब्रेकअप नीचे दिया गया है:- 2010.11 के लिए रु0 43,03,42,092/- 2011.12 के लिए रु0 45,16,45,107/- 2012.13 के लिए रु0 24,42,83,195/- कुल रु0 112,62,70,394/-
(xiv).	नवंबर 2010 के आदेश के पैराग्राफ क्रमांक 16 (Lvi)(ई) के अनुसार, शुल्क की अगली समीक्षा के समय क्रमिक सेवाओं को नहीं देने की	वर्तमान में कार्गो की तट सेवाओं के लिए कोई करार सेवा के प्रत्येक घटक के ब्रेकअप के साथ नहीं है। तदनुसार, ऐसे घटकवार रियायत प्रस्तावित करना

	लागत पर आधारित छूट प्रस्तावित करने का परामर्श केओपीटी को दिया गया था। किन्तु दरों के पैमानों के प्रस्तावित मसौदे में केओपीटी द्वारा छूट की वर्तमान संरचना प्रस्तावित की गयी है। इसलिए केओपीटी अपनी प्रस्तावित छूट की संरचना को क्रमिक सेवा नहीं देने की लागत के आधार पर संरेखित करे।	मुश्किल है।																						
(ग) .	वित्तीय / लागत विवरण:																							
(1) .	क्षमता:																							
	केओपीटी द्वारा वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक पोर्ट की डिजाइन की गयी क्षमता के लिए की गयी कार्यकारी प्रस्तुत की जाएगी। कार्यकारी प्रस्तुत करने के साथ कक, केडीएस और एचडीसी के अतिरिक्त अन्य महत्वपूर्ण सुविधाओं का मूल्यांकन पृथक रूप से वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक इन वर्षों में प्रस्तावित पूँजी निवेश को देखते हुए उत्पादकता संबंधी सुधारों को प्राप्त करने की संभावना के अनुसार मानते हुए करेगा।	केडीएस तथा केओपीटी की मौजूदा कार्गो प्रहस्तन क्षमताएं 31-03-2013 के अनुसार नीचे दी गई हैं:-																						
		<table><tr><td></td><td>31-03-2013 के अनुसार क्षमता (मिलियन टनों में)</td></tr><tr><td>केडीएस</td><td>21.65</td></tr><tr><td>एचडीसी</td><td>46.75</td></tr><tr><td>केओपीटी के लिए कुल</td><td>68.40</td></tr></table>		31-03-2013 के अनुसार क्षमता (मिलियन टनों में)	केडीएस	21.65	एचडीसी	46.75	केओपीटी के लिए कुल	68.40														
			31-03-2013 के अनुसार क्षमता (मिलियन टनों में)																					
		केडीएस	21.65																					
		एचडीसी	46.75																					
केओपीटी के लिए कुल	68.40																							
केडीएस और एचडीसी की क्षमताओं की गणना के लिए कार्यकारी शीट, जिन्हें जहाजरानी मंत्रालय को इस कार्यालय के पत्र क्रमांक पीएलजी / 205 / क्षमता / 1 / 7642 दिनांक 16-5-2013 द्वारा भेजा गया था, प्रस्तुत की गयी हैं। इस संबंध में 31-03-2013 को मुख्य पोर्ट की क्षमता के संचार (तालिका के अनुसार, 31-03-2013 को केडीएस और एचडीसी की क्षमताओं को सम्मिलित करते हुए) को बताते हुए मंत्रालय के पत्र क्रमांक डीडब्ल्यू / डीटीओ-02 / 2009 दिनांक 21/22 मई, 2013 की प्रतिलिपि भी प्रस्तुत की गयी है।																								
जहां तक, 2013-14 से 2015-16 तक का संबंध है, सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार क्षमता की गणना केवल पिछले वर्ष की उत्पादकता के आधार पर ही की जा सकती है। लागत कथन में पिछले वर्षों की क्षमता में सामान्य क्रमिक वृद्धि पर विचार किया गया है।																								
(2) .	यातायात:																							
	यातायात के अनुमान के संबंध में, कृपया निम्नलिखित के विषय में स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें –																							
(i) .	2005 के शुल्क दिशा निर्देशों के खंड 2.5.1. के अनुसार अनुमानित यातायात पंचवर्षीय वार्षिक योजना और वर्तमान अनुमानित वृद्धि के अनुसार होनी चाहिए। केओपीटी द्वारा इसलिए वर्ष, 2013-14 के लिए एमओयू में वस्तु वार अनुमान प्रस्तुत किए जा सकते हैं। केओपीटी इसकी पुष्टि कर सकता है कि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक अनुमानित यातायात संगत वर्षों के लिए पोर्ट की व्यापारिक योजना में बताए गए अनुमानों के अनुसार है? यदि नहीं, तब भिन्नता के कारण प्रस्तुत किए जाएं। वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात के अनुमान के आधार को भी समझाया जाए।	<p>संयुक्त सचिव (पोर्ट्स), जहाजरानी मंत्रालय द्वारा चेयरमैन, केओपीटी को संबोधित किए गए पत्र डी.ओ. पत्र क्रमांक कॉन / वीकेएस1 / 2013 दिनांक 16-0-2013 में, जहाजरानी मंत्रालय ने इंगित किया है कि वित्त वर्ष, 2013-14 से प्रमुख पोर्ट के लिए एमओयू प्रणाली समाप्त कर दी गयी है और, 2013-14 के लिए पोर्टों के उद्देश्य और लक्ष्य, संबंधित पोर्ट के रिजल्ट्स फ्रेमवर्क डॉक्यूमेंट (आरएफडी) में समाहित कर दिए गए हैं। मंत्रालय द्वारा निर्णित, 2013-14 के लिए कोलकाता पोर्ट के कोलकाता डॉक्स सिस्टम (केडीएस) और हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स (एचडीसी) के लिए वार्षिक लक्ष्य, जिन्हें केओपीटी के अंतिम आरएफडी (2013-14) में भी समाहित किया गया है, क्मोडिटी-वार विभाजन के साथ नीचे दिए गए हैं:-</p> <p>वर्ष, 2013-14 के लिए कोलकाता पत्तन हेतु घटक-वार यातायात लक्ष्य (000' टनों में)</p> <table><tr><th>घटक</th><th>2013-14 के लिए लक्ष्य</th></tr><tr><td>क. कोलकाता डॉक प्रणाली</td><td></td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>775</td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>20</td></tr><tr><td>एफआरएम</td><td>60</td></tr><tr><td>लौह अयस्क</td><td>200</td></tr><tr><td>ताप कोयला</td><td>0</td></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>10</td></tr><tr><td>कंटेनर (टीईयू '000 में)</td><td>8280 (500)</td></tr><tr><td>अन्य कार्गो</td><td>4665</td></tr><tr><td>केडीएस के लिए कुल</td><td>14010</td></tr></table>	घटक	2013-14 के लिए लक्ष्य	क. कोलकाता डॉक प्रणाली		पीओएल	775	उर्वरक	20	एफआरएम	60	लौह अयस्क	200	ताप कोयला	0	कोकिंग कोयला	10	कंटेनर (टीईयू '000 में)	8280 (500)	अन्य कार्गो	4665	केडीएस के लिए कुल	14010
घटक	2013-14 के लिए लक्ष्य																							
क. कोलकाता डॉक प्रणाली																								
पीओएल	775																							
उर्वरक	20																							
एफआरएम	60																							
लौह अयस्क	200																							
ताप कोयला	0																							
कोकिंग कोयला	10																							
कंटेनर (टीईयू '000 में)	8280 (500)																							
अन्य कार्गो	4665																							
केडीएस के लिए कुल	14010																							

		<table><tr><td colspan="2">ख. हल्दिया डॉक प्रणाली</td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>7950</td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>140</td></tr><tr><td>एफआरएम</td><td>270</td></tr><tr><td>लौह अयस्क</td><td>1200</td></tr><tr><td>ताप कोयला</td><td>2000</td></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>5700</td></tr><tr><td>कंटेनर (टीईयू '000 में)</td><td>2885 (149)</td></tr><tr><td>अन्य कार्गो</td><td>11860</td></tr><tr><td>एचडीसी के लिए कुल</td><td>32005</td></tr><tr><td>केओपीटी के लिए कुल</td><td>46015</td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table> <p>वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात प्रमुख पोर्ट पर कार्गो यातायात के हालिया चलन (2012-13 के वास्तविक भी सम्मिलित) के साथ दृ साथ कोलकता पोर्ट ट्रस्ट, बाजार की सूचना, सरकारी नीतियां, वैश्विक चलन आदि के आधार पर निर्मित किया गया है। ये अनुमान, व्यापारिक योजनाओं, जिन्हें बहुत समय पहले 2006 में बनाया गया था, की तुलना में निचले स्तर पर हैं।</p>	ख. हल्दिया डॉक प्रणाली		पीओएल	7950	उर्वरक	140	एफआरएम	270	लौह अयस्क	1200	ताप कोयला	2000	कोकिंग कोयला	5700	कंटेनर (टीईयू '000 में)	2885 (149)	अन्य कार्गो	11860	एचडीसी के लिए कुल	32005	केओपीटी के लिए कुल	46015		
ख. हल्दिया डॉक प्रणाली																										
पीओएल	7950																									
उर्वरक	140																									
एफआरएम	270																									
लौह अयस्क	1200																									
ताप कोयला	2000																									
कोकिंग कोयला	5700																									
कंटेनर (टीईयू '000 में)	2885 (149)																									
अन्य कार्गो	11860																									
एचडीसी के लिए कुल	32005																									
केओपीटी के लिए कुल	46015																									
(ii).	कृपया वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 में समग्र कुल कार्गो यातायात में लगभग 9 प्रतिशत की कमी के कारण स्पष्ट करें।	<p>2010-11 की तुलना में 2011-12 में कोलकाता पत्तन में कार्गो यातायात में कमी के प्रमुख कारण नीचे दिए गए हैं:-</p> <p>पीओएल (क्रूड), पीओएल (प्रोडक्ट), कोकिंग कोयला, लौह अयस्क, खाद और एफआरएम वे प्रमुख कमोडिटी हैं जिनमें 2010-11 के सापेक्ष 2011-12 में गिरावट आई। पीओएल (क्रूड) की गिरावट मुख्यतः पारादीप-हल्दिया पाइपलाइन द्वारा उसकी बढ़ती गति के कारण थी जबकि पीओएल (प्रोडक्ट) में कमी का कारण बरौनी की स्थानीय रिफाइनरियों के साथ तटीय आयातों में कमी थी, हल्दिया प्रमुख रूप से पूर्वी क्षेत्रों की आवश्यकता की पूर्ति करता है। व्यापारिक वातावरण में मंदी विकास, स्टील उत्पादन में कमी और पूर्ण रूप से तैयार स्टील की कीमतों में अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में वृद्धि के कारण कोकिंग कोयले का आयात कम हो गया। सरकारी नीतियों में परिवर्तन जैसे, लौह अयस्क की निर्यात ङ्चूटी में वृद्धि, अवैध खनन पर कसता शिकंजा और कार्गो का सड़क यातायात अवरुद्ध होकर पोर्ट में चले जाना और रेल द्वारा लौह अयस्क के बढ़ते यातायात के कारण लौह अयस्क के निर्यात में काफी गिरावट आ गयी। परिणामस्वरूप भारत के मुख्य पोर्टों पर यातायात की स्थितियों में 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 में 1.74% की गिरावट आई भी है।</p>																								
(iii).	वर्ष 2010-11 के दौरान वास्तविकों से तुलना करने पर पीओएल तथा क्रूड को सम्मिलित करते हुए वर्ष, 2013-14 से 2015-16 में द्रव बल्क के यातायात में कमी के अनुमान का कारण बताएं।	<p>आइटम-(ii) के अंतर्गत हाल के वर्षों में उपरोक्त वर्णित कारणों से पीओएल (क्रूड) और पीओएल (प्रोडक्ट) के यातायात में गिरावट के चलन को देखते हुए, वर्ष 2010-11 की तुलना में इन कमोडिटी के अनुमानों में गिरावट बताई जा रही है। वास्तव में 2011-12 की तुलना में 2012-13 में केओपीटी द्वारा प्रबंधित पीओएल (क्रूड) यातायात में 75% की बहुत तेज गिरावट तथा पीओएल (प्रोडक्ट) यातायात में 3% की कमी आई है।</p>																								
(iv).	वर्ष 2010-11 के दौरान वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान लौह अयस्क के यातायात में तीव्र कमी का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	<p>जैसाकि नीचे दी गयी तालिका से स्पष्ट है कि पिछले कुछ वर्षों में लौह अयस्क यातायात में बहुत तेजी से कमी आई है, जिनके मुख्य कारण आइटम-(ii) के अंतर्गत उपर वर्णित हैं। वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक आंकलन लगाने के लिए यह बताया गया है यह स्थिति भविष्य में भी रहेगी। इसलिए कंटीएस पर यातायात धीमी गति से बढ़ेगा जबकि एचडीसी पर यह स्थिर रहेगा।</p> <table><tr><td></td><td>लौह अयस्क यातायात (‘000 टनों में)</td><td>% कमी</td></tr></table>		लौह अयस्क यातायात (‘000 टनों में)	% कमी																					
	लौह अयस्क यातायात (‘000 टनों में)	% कमी																								

			2010-11	2011-12	2012-13	2011-12 पर 2010-11	2012-13 पर 2011-12												
		केडीएस	827	450	158	-45.59%	-64.89%												
		एचडीसी	5952	3943	1715	-33.75%	-56.51%												
		केओपीटी	6779	4393	1873	-35.20%	-57.36%												
(v).	वर्ष, 2013-14 के लिए अनुमानित कोयला यातायात की तुलना में वर्ष 2014-15 के दौरान कोयले के यातायात में लगभग 23 प्रतिशत कटौती का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।	मद-(i) में दी गई तालिका से, यह प्रकट होगा कि 2014-15 (केडीएस - 0.02 मी.ट., एचडीसी - 12.235 मी.ट.) के लिए कोयला यातायात हेतु पूर्वानुमान, 2013-14 (केडीएस - 0.01 मी.ट., एचडीसी - 11.60 मी.ट.) के लिए पूर्वानुमानित यातायात की अपेक्षा अधिक हैं।																	
(vi).	कृपया 'सामान्य कार्गो' शीर्ष के अधीन प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित/प्रहस्तित मदों की सूची बनाएं।	प्राथमिक तौर पर 'सामान्य कार्गो' मद में निम्नलिखित घटक शामिल हैं:- रसायन, रेसिन, धातु और धात्विक उत्पाद, स्क्रैप, औद्योगिक कच्चा माल, इलेक्ट्रिकल, इलेक्ट्रॉनिक्स सामान, लोहे और स्टील के उत्पाद, मशीनरी और स्पेयर, कागज और कागज के उत्पाद, अनाज, मसाले, मटर, भोजन और भोज्य पदार्थ, रेशम और इसके उत्पाद, कपास और इसके उत्पाद, टेक्सटाइल का सामान, वस्त्र, बुना हुआ यार्न, पोलिथीन के दाने, प्लास्टिक, पीवीसी उत्पाद, पी.टी.एसिड, बाईट्यूमेन, कोलतार पिच, सीमेंट क्लिंकर, पान, रबर और रबर के उत्पाद, सिंथेटिक यार्न, रैग, एस्बेस्टस, रीफ्रैक्टरी और कच्चा माल, ऊन और ऊनी उत्पाद, मॉ, सोडा एश, चाय, जूट और जूट के उत्पाद, अभ्रक, शेल्लक, कास्ट लोहे का सामान, चमड़ा और चमड़े का सामान, कालीन, पिग आयरन, फेरो क्रोम, सिलिकॉन, सिलिकॉन मैंगनीज, ईटे, कार्बन ब्लैक, बैटरी, इंसुलेटर, रेसिन, पेट रेसिन, थ्रिम्स, बांस, कोपरा, मिट्टी, ट्यूब्स, स्ट्रॉ, मिट्टी का सामान, हस्तकला, मैगनेसाईट, मक्का, निजी प्रयोग और घरेलू सामान, प्लाईवुड, चावल का ब्रान्धावल की भूसी, रेत, सिलिकॉन, टेलो, तम्बाकू और इसके उत्पाद, शराब और बीवरेज, सामान्य वस्तुएं आदि।																	
(vii).	लगभग शून्य अथवा नगण्य '60000 जीआरटी और अधिक' तटीय पोत अथवा विदेशी पोत का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।	तटीय पोत जो कोलकाता पत्तन पर प्रहस्तित किए जाते हैं ज्यादातर 60,000 से बहुत कम जीआरटी के छोटे आकार के होते हैं जिन्हें पूर्वानुमानों में भी दर्शाया गया है।																	
(3).	प्रचालन आय:																		
(i).	प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत शुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूप फॉर्म 2ख के नोट 3 के अनुसार अनुमानित यातायात के संदर्भ में प्रमुख पोर्टों द्वारा विस्तृत आय की गणना प्रस्तुत की जाती है। किन्तु केओपीटी द्वारा ऐसी किसी प्रकार की गणना प्रस्तुत नहीं की गयी है। केओपीटी द्वारा एचडीसी, केडीएस और पूर्ण रूप से पोर्ट के लिए, प्रत्येक गतिविधि और उप-गतिविधि के लिए पृथक रूप से विचारित सभी वर्षों के लिए केओपीटी के वर्तमान दरों के पैमाने और प्रस्तावित दरों के पैमानों के संदर्भ में विस्तृत आय की गणना प्रस्तुत की जाए।	केडीएस तथा एचडीसी की आय का परिकलन भेजा गया है।																	
(ii).	प्रस्तावित दरों में सामान्य वृद्धि के अतिरिक्त, केओपीटी ने कुछ नए शुल्क आइटम सुविधाएँ लागू की हैं। कार्यकारी के अंतर्गत विचारित सभी वर्षों के लिए इन नए शुल्क आइटम द्वारा वर्ष-वार अतिरिक्त आय को आइटम के अनुसार परिमाणकृत करते हुए प्रस्तुत किया जाए।	यथा अपेक्षित, लागत विवरण में सुविचारित नई प्रशुल्क मदों के लिए राजस्व नीचे दिया गया है:- <div><div>₹0 लाखों में</div><table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>न्यूमेटिक फेंडर का किराया</td><td>66.22</td><td>69.62</td><td>73.08</td></tr><tr><td>एक्सकवेटर्स का किराया</td><td>17.40</td><td>17.40</td><td>17.40</td></tr></table></div> नए आइटम "ऑन-बोर्ड लैशिंग डी- लैशिंग ऑफ कंटेनर्स, फिक्सिंग एंड अन-फिक्सिंग ऑफ टिवस्ट लॉक एंड एनसीलियेरी डॉक्यूमेंटेशन" की प्रस्तावित दरों के संदर्भ में, लागत कथन में किसी भी लागत अथवा आय पर विचार नहीं किया गया है। हांलाकि, बर्थ पर मात्रा के आधार पर अनुमानित यातायात (अर्थात							2013-14	2014-15	2015-16	न्यूमेटिक फेंडर का किराया	66.22	69.62	73.08	एक्सकवेटर्स का किराया	17.40	17.40	17.40
	2013-14	2014-15	2015-16																
न्यूमेटिक फेंडर का किराया	66.22	69.62	73.08																
एक्सकवेटर्स का किराया	17.40	17.40	17.40																

		कंटेनर), जहां उपरोक्त सेवाओं को प्रदान करने की सलाह दी गयी है, प्राधिकरण द्वारा वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक निम्न प्रकार से इस नए आइटम द्वारा अनुमानित अतिरिक्त आय (अर्थात् कुल आय-लागत) पर विचार कर सकता है.												
		<table border="1"> <tr> <th>अवधि</th><th>सेवा किए जाने के लिए संभावित टीईयू की सं.</th><th>अनुमानित अतिरिक्त राजस्व (रु० करोड़ में)</th></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>308000</td><td>1.14</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>324000</td><td>1.20</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>340000</td><td>1.26</td></tr> </table>	अवधि	सेवा किए जाने के लिए संभावित टीईयू की सं.	अनुमानित अतिरिक्त राजस्व (रु० करोड़ में)	2013-14	308000	1.14	2014-15	324000	1.20	2015-16	340000	1.26
अवधि	सेवा किए जाने के लिए संभावित टीईयू की सं.	अनुमानित अतिरिक्त राजस्व (रु० करोड़ में)												
2013-14	308000	1.14												
2014-15	324000	1.20												
2015-16	340000	1.26												
(iii).	फॉर्म - 2ख, से यह प्रतीत होता है कि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए आय का अनुमान लगाने के लिए केओपीटी द्वारा प्रति अमेरिकी डॉलर, 55 रुपए की विनिमय दर विचार की गयी है। इस संदर्भ में यह बात ध्यान देने योग्य है कि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए आय का अनुमान लगाने के लिए मामले को अंतिम स्वरूप दिए जाते समय मौजूदा विनिमय दर लागू होगी।	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से आय मौजूदा विनिमय दर रु० 60/- प्रति अमेरिकी डॉलर पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है।												
(iv).	वर्ष 2010-11 के सापेक्ष वर्ष 2011-12 के दौरान पीओएल और क्रूड को सम्मिलित करते हुए द्रव बल्क की आय में 22 प्रतिशत की कमी को समझाया जाए जबकि वर्ष 2010-11 के सापेक्ष वर्ष 2011-12 के दौरान पीओएल और क्रूड को सम्मिलित करते हुए द्रव बल्क के यातायात में केवल 16 प्रतिशत की कमी हुई है।	लिविड बल्क कार्गो विभिन्न प्रशुल्क दरों वाला विभिन्न कार्गो-मिश्रणों का मेल है। कार्गो आय के प्रतिशत में कमी कार्गो थ्रुपुट में सीधे तौर पर आनुपातिक नहीं है क्योंकि लिविड बल्क के अधीन विभिन्न कार्गो की अलग-अलग दरें हैं।												
(v). (क).	वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 में कोयले के प्रबंधन से प्राप्त आय में लगभग 75% की महती वृद्धि हुई है, जबकि कोयले के यातायात में लगभग 4.5% की मामूली वृद्धि हुई है। केओपीटी इस स्थिति को स्पष्ट करे।	यह वृद्धि, एचडीसी के 2 और 8 पर कार्गो प्रबंधन द्वारा अर्जित योगदान के कारण है जहां व्यापक यंत्रों की सुसज्जा के लिए अनुबंध प्रदान किया गया था जिसमें तट संचालन भी सम्मिलित था। किन्तु एचडीसी की बर्थ क्रमांक-2 और 8 की सुसज्जा के लिए कार्यरत ठेकेदार ने पहले तो सितंबर 2012 से काम बंद कर दिया और बाद में अनुबंध को अधूरा छोड़ दिया, जिससे आय में कमी आई। वास्तव में उक्त दोनों बर्थ काफी समय तक पूर्व ठेकेदार द्वारा क्रेन नहीं हटाए जाने के कारण निष्क्रिय पड़ी रहीं, जिससे आय में और अधिक नुकसान हुआ।												
(ख).	केओपीटी ने विचाराधीन किसी वर्ष के लिए कोयले के भंडारण से आय का अनुमान नहीं लगाया है। केओपीटी स्पष्ट करे।	कोयला केवल लाइसेंसशुदा प्लॉटों पर भंडारित किए जाने की अनुमति दी गई है जिसके लिए पत्तन संपदा आय के अधीन शामिल प्लॉट लाइसेंस शुल्क प्राप्त करता है।												
(vi). (क).	वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 में कंटेनर की भंडारण आय में 21% कमी को समझाया जाए, जबकि वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान कंटेनर यातायात में लगभग 5% की वृद्धि हुई है।	नीतिगत मामले के अनुसार, केडीएस पर कंटेनरों को डॉक से दूर सीएफएस पर ले जाया जा रहा है। एचडीसी पर भी चार सीएफएस खुल जाने के कारण कंटेनरों को खाली समय के भीतर, सीएफएस पर कम भंडारण लागत के कारण सीएफएस पर ले जाने की प्रवृत्ति बन गयी है। जिसके परिणामस्वरूप कंटेनरों के भंडारण के कारण पोर्ट की आय में कमी आ रही है।												
(ख).	यद्यपि अनुमानित कंटेनर यातायात, वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के बीच अधिक देखा गया है, भंडारण आय वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के बीच कम पाई गयी है। केओपीटी इस स्थिति को स्पष्ट करे।	इसके पीछे का कारण उपर्युक्त (vi)(क) पर स्पष्ट किए गए के समान है।												
(vii).	फॉर्म - 2ख के क्रम संख्या (क)(x) तथा (ख)(7) पर दिए गए 'अन्य विविध व्यय' के अंतर्गत प्रस्तुत आय की प्रकृति की व्याख्या करें। केओपीटी द्वारा वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए आय को दिखाने के लिए कार्यकारी को प्रस्तुत किया जाए।	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण के अधीन शीर्ष 'अन्य विविध प्रभार' के अधीन सुविचारित आय के शीर्ष नीचे दिए गए हैं:- (क). लाइसेंस/परमिट शुल्क (ख). ट्रक टर्मिनल शुल्क (ग). संशोधन शुल्क (घ). एस्कॉर्ट शुल्क												

		<p>(ड). अनाबंटित प्रभार</p> <p>(च). गोदी परमिट</p> <p>(छ). लेबर प्रभारों की जेसीबी तैनाती</p> <p>(ज). पत्तन उपस्कर प्रभार</p> <p>(झ). भारतोलन प्रभार (बर्थ सं. 2 एवं 8 से इतर)</p> <p>(ण). रॉयल्टी @ बर्थ सं. 4क</p> <p>(त). रॉयल्टी @ बर्थ सं. 12</p> <p>पत्तन एवं गोदी सुविधाओं के अधीन शीर्ष 'अन्य विविध प्रभार' के अधीन सुविचारित आय के शीर्ष निम्नवत् हैं:-</p> <p>(क). टग किराया</p> <p>(ख). लॉच किराया</p> <p>(ग). वरीयता प्रभार</p> <p>(घ). नाव और फ्लैटों पर प्रभार</p> <p>(ङ). स्थानांतरण प्रभार</p> <p>(च). शेकलों, चेनों तथा फेन्डरों का किराया</p> <p>(छ). स्वच्छ जल प्रभार</p> <p>(ज). गोता लगाना प्रभार</p>			
(viii).	वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान पोर्ट बकाए और पायलटेज द्वारा आय में वृद्धि को समझाया जाए जबकि वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान पोर्ट में आने वाले पोतों की संख्या में कमी आई है।	आय में वृद्धि का कारण अधिसूचना दिनांक 15-02-2011 द्वारा दरमान के विनियम दर तथा संशोधन में वृद्धि है।			
(ix).	वर्ष 2010-11 को आधार मानते हुए जब बर्थ में पोतों द्वारा व्यतीत किये गए औसत समय में वर्ष-दर-वर्ष कमी अपेक्षित है, तब वर्ष 2010-11 की अपेक्षा वर्ष 2011-12 से 2015-16 के दौरान बर्थ भाड़े की वास्तविक अनुमानित आय में वृद्धि का कारण स्पष्ट किया जाए।	वृद्धि के लिए कारण अमेरिकी डॉलर की दर और 2011 में दरमान के संशोधन में काल्पनिक वृद्धि है।			
(x).	केओपीटी वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए शुष्क गोदीकरण से आय पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।	केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए शुष्क गोदीकरण गतिविधि से अनुमानित आय दर्शाते हुए विवरण भेजा है।			
(xi).	स्मरण रहे कि नवम्बर 2010 में अपने शुल्क के सामान्य संशोधन के दौरान केओपीटी ने रिपोर्ट की थी कि केओपीटी पर उस समय के मौजूदा रेलवे टर्मिनल अधिभार की वैधता 31 मार्च 2011 को समाप्त हो जाएगी और रेलवे प्राधिकरण द्वारा रेलवे अधिभार की समीक्षा की जानी थी। रेलवे गतिविधियों से संबंधित लागत कथन, विचार किए गए सभी वर्षों के लिए वर्तमान स्थिति में घाटा दिखता है। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित को प्रस्तुत किया स्पष्ट किया/समझाया जाए।				
(क).	क्या रेलवे अधिभार की रेलवे प्राधिकरण द्वारा समीक्षा कर ली गयी है? यदि इसका उत्तर हां है, उक्त समीक्षा के परिणाम को प्रस्तुत किया जाए। यदि रेलवे अधिभार की समीक्षा नहीं की गयी है, तब इस संदर्भ में पोर्ट द्वारा उठाए गए कदमों की व्याख्या की जाए।	<p>हाँ, मार्च 2011 के बाद, रेलवे प्रभार रेलवे बोर्डों द्वारा संशोधित किए गए हैं जैसाकि नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1"> <tr> <td>अवधि</td><td>टर्मिनल प्रभार</td><td>लोकल होलेज प्रभार</td></tr> </table>	अवधि	टर्मिनल प्रभार	लोकल होलेज प्रभार
अवधि	टर्मिनल प्रभार	लोकल होलेज प्रभार			

			(रु० प्रति टन)		(रु० प्रति वैगन)																	
			केडीएस	एचडीसी	केडीएस	एचडीसी पत्तन एसडीजी. / प्रा. एसडीजी.																
		पूर्ववर्ती दरें	14.87	14.87	1490	1355 / 1145																
		2011-13	15.83	15.83	1655	1505 / 1270																
		2013-15	16.95	16.95	1775	1615 / 1360																
(ख).	प्रत्येक सामान्य संशोधन के दौरान रेलवे गतिविधि में घाटे का कारण स्पष्ट करें।	<p>दरों के पैमानों के पूर्व संशोधनों के दौरान प्राधिकरण को पहले ही सूचित किया जा चुका है कि पोर्ट में रेलवे संचालन का उद्देश्य, इसके मुख्य संचालन में सहायक सेवाएं प्रदान करना है, इसलिए इसकी व्यवहारिकता का मूल्यांकन संचालन के आधिक्य कमी के आधार पर किया जाना चाहिए और इसके पश्चात पोर्ट के अन्य स्थिर मदों में किसी भी योगदान को अतिरिक्त लाभ समझना चाहिए।</p> <p>पोर्ट द्वारा रेलवे गतिविधि को जारी रखने की आवश्यकता मुख्य रूप से इसके आयात-निर्यात यातायात को सेवा प्रदान करना है। पोर्ट के रेलवे गतिविधि के सर्वोत्कृष्ट उपयोग के लिए और अतिरिक्त आय उत्पन्न करने के लिए, नए क्षेत्रों में संचालन को प्रोत्साहित किया जा रहा है, जैसे-i) रेल द्वारा डॉक्स से पोर्ट भूमि पर संचालित डॉक से दूर सीएफएस तक कंटेनर का आवागमन और रेल-अनुयोजकता होना और ii) सामान्य बगल की रेल पटरी की सुविधाओं का विकास दक्षता बढ़ाने और लागत कम करने के उद्देश्य से, केओपीटी प्रशासन ने केडीएस पर लोको के अपने समूह के रख-रखाव का काम पहले से ही बंद कर दिया है, जिसका पूर्ण प्रभाव भविष्य में लागत कथन में परिलक्षित होने की संभावना है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, दरों के पैमाने के प्रस्तावित सामान्य पुनरावलोकन में केओपीटी ने कुछ सेवाओं की दरों में वृद्धि प्रस्तावित की है, जिसके लिए विवेक और व्यवहारिकता के विषय में प्राधिकरण को, रेलवे गतिविधि की कुल लागत स्थिति पर प्राधिकरण के स्वयं के अवलोकन के परिपेक्ष्य में, और अधिक कुछ बताने की आवश्यकता नहीं है।</p>																				
(ग).	रेलवे गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए उठाए गए कदम।																					
(घ).	अन्य अधिशेष वाली गतिविधियों द्वारा प्रति-सहायिकी किए जा रही रेलवे गतिविधि के लिए आवश्यकता।																					
(xii).	वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लागत कथनों प्रदर्शित में केओपीटी की वास्तविक ऑपरेटिंग आय में से नदी की खुदाई और मरम्मत के लिए सरकारी योगदान को नहीं लिया गया है। केओपीटी से पुष्टि के लिए आग्रह किया जाता है कि वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लागत कथनों में अनुमानित पोत संबंधी आय में से अनुमानित भुगतान को हटा दिया गया है। इन तीन वर्षों के लिए अनुमानित खुदाई व्यय और भुगतान की गयी राशि के विवरण केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए जाएं।	<p>सरकार द्वारा अनुमानित प्रतिपूर्ति को भी 2012-13 से 2015-16 से सम्बंधित पोत संबंधित आय से अलग रखा गया है।</p> <p>वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रतिपूर्ति-योग्य निकर्षण व्यय के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>नदी निकर्षण एवं नदी अनुरक्षण</td><td>7768.61</td><td>8262.74</td><td>8770.23</td></tr><tr><td>शिपिंग चैनल का अनुरक्षण निकर्षण</td><td>32289.13</td><td>34543.04</td><td>36951.26</td></tr><tr><td>कुल</td><td>40057.74</td><td>42805.78</td><td>45721.49</td></tr></table>						2013-14	2014-15	2015-16	नदी निकर्षण एवं नदी अनुरक्षण	7768.61	8262.74	8770.23	शिपिंग चैनल का अनुरक्षण निकर्षण	32289.13	34543.04	36951.26	कुल	40057.74	42805.78	45721.49
	2013-14	2014-15	2015-16																			
नदी निकर्षण एवं नदी अनुरक्षण	7768.61	8262.74	8770.23																			
शिपिंग चैनल का अनुरक्षण निकर्षण	32289.13	34543.04	36951.26																			
कुल	40057.74	42805.78	45721.49																			
(xiii).	[खुदाई की गतिविधि के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत कथन द्वारा वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए वास्तविक/अनुमानित भुगतान राशि/सरकार द्वारा भुगतान की जाने वाली राशि स्पष्ट नहीं है। यह भी स्पष्ट नहीं है कि खुदाई गतिविधि में घाटे को किस प्रकार विभिन्न उप-गतिविधियों में बांटा गया है। केओपीटी द्वारा आवश्यक सूचना पर स्पष्टीकरण देते हुए प्रस्तुत किया जाएं।	<p>निकर्षण गतिविधि का गैर-प्रतिपूर्ति योग्य हिस्सा मुख्य गतिविधि 'पत्तन एवं गोदी सुविधाएं' की उप-गतिविधि 'पत्तन देयताएं' के अधीन हमेशा शामिल की गई हैं।</p> <p>वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए गैर-प्रतिपूर्ति योग्य निकर्षण व्यय के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>						2013-14	2014-15	2015-16												
	2013-14	2014-15	2015-16																			

		नदी निकर्षण एवं नदी अनुरक्षण	2589.54	5754.25	2923.41
		शिपिंग चैनल का अनुरक्षण निकर्षण	2430.36	2600.01	2781.28
		कुल	5019.90	5354.26	5704.69
(4).	प्रचालन लागत:				
(i).	जैसे कि हम प्रत्येक वर्ष करते हैं, वर्ष, 2013-14 में निपटाए जाने वाले के संदर्भ में, लागत कथन में प्रदर्शित होने वाले व्यय के अनुमान को विचारित करने के लिए वृद्धि गुणांक की सूचना हमारे द्वारा समयानुसार प्रदान की जाती है। केओपीटी उक्त वृद्धि गुणांक को ध्यान में ले और अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2012-13 को आधार मानकर वास्तविक संख्याएँ लेते हुए, हमारे द्वारा सूचित किए जाने वाले वृद्धि गुणांक पर विचार करते हुए तीन वर्षों, 2013-14 से 2015-16 तक व्यय का अनुमान प्रस्तुत करें।	बहुत हाल ही में टीएमपी द्वारा संप्रेषित संशोधित वृद्धि कारक संशोधित लागत विवरण में, 2013-14 से 2015-16 तक व्यय का अनुमान लगाने में सुविचारित किया गया है।			
(ii).	केओपीटी विभिन्न गतिविधियों एवं उप-गतिविधियों के शीर्ष 'प्रचालन व्यय' एवं 'मूल्यहास' के अधीन शामिल सभी व्ययों के आबंटन का आधार गणनाओं के साथ भेजें।	यह टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है।			
(iii).	वेतन और मजदूरी:				
(क).	केओपीटी की पिछली सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाही के दौरान, केओपीटी से पुष्टि करने का आग्रह किया गया था कि क्या इनका प्रस्ताव 2006 के राष्ट्रीय ट्राइब्यूनल आदेश के अनुसार संशोधित मानविक पैमानों पर आधारित है और यदि नहीं है, तो केओपीटी से ट्राइब्यूनल के आदेशानुसार संशोधित मानविक पैमानों पर आधारित वेतन और मजदूरी की लागत के अनुमानों को संशोधित करने के लिए आग्रह किया गया था। उस समय केओपीटी ने बताया था कि उसने आदेश के निष्पादन के लिए कार्यवाही शुरू कर दी है और संशोधित मानविक पैमानों आंकड़ों पर काम चल रहा है और इस प्रकार उस समय संशोधित मानविक पैमानों पर आधारित वेतन और मजदूरी की लागत के अनुमानों को संशोधित करने में असमर्थता प्रकट की थी। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित बातों को स्पष्ट/प्रस्तुत किया जाना है:				
(i).	निर्णय के कार्यान्वयन के सम्बंध में केओपीटी द्वारा शुरू की गई कार्रवाई की मौजूदा स्थिति।	यह कार्यवाही अभी पूरी नहीं हुई है।			
(ii).	केओपीटी द्वारा की गई ऐसी कार्रवाई से निकला परिणाम/प्रभाव।	जैसाकि ऊपर (i) पर स्पष्ट किया गया है।			
(iii).	कैसे निर्णय के प्रभाव/परिणाम वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए वेतन तथा मजदूरी लागत में निर्मित किए गए हैं।	ऊपर (i) पर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, निर्णय के प्रभावों/परिणाम पर विचार किए जाने का प्रश्न ही नहीं उठता है।			
(ख).	पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए फॉर्म-3बी में, वर्ष 2011-12 के लिए वेतन और मजदूरी 23867-89 लाख हैं। वार्षिक लेखा के अनुच्छेद 14 से तुलना करने पर उक्त वर्ष के लिए पोर्ट की वेतन और मजदूरी 40355-14 लाख पायी गयी। केओपीटी द्वारा इस अंतर के कारण बताया जाए और अंतर का समायोजन किया जाए।	40355.14 लाख रुपए के कुल वेतन और मजदूरी, वार्षिक लेखा की अनुसूची 14 के अनुसार सभी गतिविधियों के लिए वेतन और मजदूरी से मिलकर बनी है। (जैसे कार्गो, पोत, रेल, एस्टेट और प्रबंधन दृसामान्य मद) हालांकि फॉर्म-3बी के अनुसार, लागत कथन में प्रबंधन दृसामान्य मद और तलकषण गतिविधि को छोड़कर वेतन और मजदूरी प्रदर्शित की गयी है।			
(iv).	बिजली लागत:				
(क).	पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए फॉर्म -3ख में वर्ष 2011-12 के लिए विद्युत लागत 2181.55 लाख रुपए है। वार्षिक लेखा के अनुच्छेद 17 से तुलना करने पर पोर्ट की विद्युत लागत 2372.82 लाख रुपए पायी गयी। केओपीटी द्वारा इस अंतर के कारण बताया जाए और अंतर	मौजूदा मामले में, प्रबंधन-सामान्य उपरिव्यय तथा निकर्षण गतिविधि से सम्बंधित शक्ति को वार्षिक लेखा आंकड़ों में अन्तर के परिणामस्वरूप अलग रखा गया है।			

	का समायोजन किया जाए।	
(ख).	‘कोयले’, ‘लौह अयस्क’, ‘कंटेनर’ और ‘सामान्य कार्गो’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए विद्युत लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 21%, 27%, 18 और 43 क्रमशः की वृद्धि का विचार करते हुए किया है। विद्युत लागत में उक्त वृद्धि को तर्कसंगत सिद्ध करें। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं।	2012-13 की बिजली लागत कैसे वास्तविक आधार पर उपलब्ध करवाई गई है। इस सम्बंध में यह उल्लेख किया जाए कि बिजली प्रशुल्क पिछले दो वर्षों में काफी बढ़ा है। 2011-12 में केओपीटी की कुल बिजली लागत रु0 23.73 करोड़ थी जो 2012-13 में बढ़कर रु0 29.67 करोड़ हो गई थी।
(ग).	‘पोर्ट बकाए’ और ‘पायलटेज’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए शक्ति लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 7% और 8% क्रमशः की कमी का विचार करते हुए किया है। केओपीटी द्वारा शक्ति लागत में उक्त कमी के कारण की व्याख्या की जाए। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं, यदि यह कमी फिर भी मौजूद रहती है।	अब प्रस्तुत किए जाने वाले संशोधित लागत कथन में, शक्ति की लागत को वास्तविक आधार पर लिया गया है और ‘पायलटेज’ को आवंटित शक्ति लागत 2011-12 में 100-29 लाख से बढ़कर 2012-13 में रु0 132.84 लाख हो गयी है। ‘पोर्ट बकाए’ की स्थिति में, यह वृद्धि 2011-12 में रु0 328.52 लाख रुपए से बढ़ कर 2012-13 में रु0 373.12 लाख हो गयी।
(व).	ईंधन लागत:	
(क).	‘लौह अयस्क’ और ‘कंटेनर’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए ईंधन लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 17 और 19 क्रमशः की वृद्धि का विचार करते हुए किया है। ईंधन लागत में उक्त वृद्धि को तर्कसंगत सिद्ध करें। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं।	2012-13 की ईंधन लागत अब वास्तविक आधार पर उपलब्ध कराई गयी है। एचएसडी के मूल्य निर्धारण पर सरकारी नीति में परिवर्तन के कारण ईंधन लागत पिछले दो वर्षों में काफी बढ़ गयी है। कंटेनर गतिविधि में, 2011-12 की तुलना में 2012-13 में ईंधन लागत में कमी हुई है क्योंकि केडीएस में पूर्व में अनुचित रिपोर्टिंग के कारण रेलवे गतिविधि को आवंटित होने वाली ईंधन लागत का एक भाग कंटेनर गतिविधि को आवंटित हो जाता था, जिसको 2012-13 में सुधार लिया गया है। एचडीसी में ईंधन की कीमत में वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि हुई है। लौह अयस्क के मामले में, 2011-12 के सापेक्ष 2012-13 में लौह अयस्क उत्पादन में कमी के कारण ईंधन की कीमत में कमी हुई है।
(ख).	‘पोर्ट बकाए’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए ईंधन लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 2% की कमी का विचार करते हुए किया है। ईंधन लागत में उक्त कमी के कारण बताएं। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं यदि यह कमी फिर भी मौजूद रहती है।	2012-13 की ईंधन लागत अब वास्तविक आधार पर उपलब्ध कराई गयी है। एचएसडी के मूल्य निर्धारण पर सरकारी नीति में परिवर्तन के कारण ईंधन लागत पिछले दो वर्षों में काफी बढ़ गयी है। संशोधित लागत कथन में ‘पोर्ट बकाए’ को आवंटित की जाने वाले ईंधन की लागत 2011-12 (रु0 201.22 लाख) की अपेक्षा 2012-13 में (रु0 261.29 लाख) बढ़ गयी है।
(vi).	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत:	
(क).	‘लौह अयस्क’, ‘पीओएल और क्रूड के साथ द्रव बल्क’, ‘कंटेनर’, ‘सामान्य कार्गो’, ‘पोर्ट बकाए’, ‘बर्थ भाड़ा’, ‘पायलटेज’ और ‘ड्राई डॉकिंग’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए मरम्मत और रख-रखाव की लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 37%, 33%, 60%, 18%, 31%, 56%, 53% और 420% क्रमशः की वृद्धि का विचार करते हुए किया है। मरम्मत और रख-रखाव की लागत में उक्त वृद्धि को तर्कसंगत सिद्ध करें। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं।	2012-13 की ईंधन लागत अब वास्तविक आधार पर उपलब्ध कराई गयी है। मरम्मत और रख-रखाव में वृद्धि सामान्यतया उच्च मुद्रास्फीति के कारण सभी प्रकार की लागतों में कई गुना वृद्धि होने तथा ईंधन की कीमत में वृद्धि होने के कारण है। हालांकि 2011-12 के सापेक्ष 2012-13 में कुछ उप-गतिविधियों के मामले में लागत में तीव्र वृद्धि के कुछ विशिष्ट कारण हैं जो नीचे दिए गए हैं: पोर्ट बकाए और बर्थ का किराया जब्त किए गए डॉक की गहराई को यथावत बनाए रखने के लिए एचडीसी ने उत्तरोत्तर तलकषण आरम्भ कर दिया है। 2011-12 में डॉक के अन्दर तलकषण की लागत रु0 5.95 करोड़ थी जबकि 2012-13 में उक्त गतिविधि के लिए यह लागत रु0 19.83 करोड़ थी। इन्हें बर्थ के किराए और पोर्ट बकाए को आवंटित कर दिया गया है जिससे इन गतिविधियों को आवंटित होने वाली मरम्मत और रख-रखाव की लागत में अधिक वृद्धि हो गयी है। कीचड़ निकालने की प्रक्रिया अभी भी जारी है। कंटेनर: 2011-12 की मरम्मत और रख-रखाव की लागत (रु0 1436.49 लाख)

		<p>2010-11 (₹0 1988.50 लाख) की लागत से बहुत कम थी। लागत में कथित कमी उस वर्ष मरम्मत और रख-रखाव की आवश्यकता में कमी के अनुसार एक अदभुत घटना थी और इसलिए यह अतुलनीय है। हालांकि, 2012-13 में इस मद में जैसा व्यय वास्तव में हुआ था, लागत कथन में सम्मिलित किया गया है। यह देखा जा सकता है कि 2012-13 का वास्तविक व्यय (2360.65 लाख), 2010-11 से मात्र 19: ही अधिक है।</p> <p>कोयला: 2011-12 की तुलना में 2012-13 में कीमत में वृद्धि का मुख्य कारण यांत्रिक कोयला प्रबंधन प्लांट की मरम्मत और रख-रखाव की लागत में वृद्धि है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में मरम्मत और रख-रखाव की आवश्यकता कम थी। किन्तु वर्ष 2007-08 और 2008-09 में उक्त लागत क्रमशः ₹0 502.10 लाख और ₹0 544.80 लाख थी।</p>
(ख).	<p>‘बर्थ भाड़ा’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 के लिए मरम्मत और रख-रखाव की लागत का अनुमान, वर्ष 2012-13 के सापेक्ष लगभग 16% की वृद्धि का विचार करते हुए किया है। मरम्मत और रख-रखाव की लागत में उक्त वृद्धि को तर्कसंगत सिद्ध करें। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष, 2013-14 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं।</p>	<p>2011-12 के ‘बर्थ किराया’ में आबंटनीय 2012-13 में मरम्मत एवं अनुरक्षण की लागत में वृद्धि का कारण के जवाब 4 (vi) (क) में स्पष्ट किया गया है।</p>
(vii).	निकर्षण व्यय:	
(क).	<p>[खुदाई की गतिविधि से संबंधित लागत कथन में यह पाया गया है कि ‘सामान्य व्यय’ लगभग वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए उक्त गतिविधि के वास्तविक/अनुमानित कुल ऑपरेटिंग व्यय के 91% के बराबर होते हैं। केओपीटी द्वारा ‘सामान्य व्यय’ के अंतर्गत आइटम के विवरण उनकी कीमतों के साथ प्रस्तुत किए जाएं।</p>	<p>(पोर्ट द्वारा संदर्भित कथन में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान नदी तलकर्मण और रख-रखाव पर हुए व्यय के विवरण हैं और वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान होने वाले व्यय का आकलन है, जिसके विवरण पूर्व में भी दिए जा चुके हैं। यह ‘सामान्य व्यय’ के अंतर्गत विचारित आइटम के विवरण प्रस्तुत नहीं करता।</p>
(ख).	<p>वर्ष 2012-13 के लिए निकर्षण गतिविधि के लागत विवरण में ‘भंडारों’ के लिए व्यय वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में लगभग 50 प्रतिशत अधिक अनुमानित किया गया है। केओपीटी व्यय में तीव्र वृद्धि का औचित्य बताएं।</p>	<p>लागत विवरण 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पहले ही संशोधित किया गया है।</p>
(viii).	अन्य व्यय:	
(क).	<p>विभिन्न उप-गतिविधियों से सम्बंधित प्रत्येक लागत विवरण में, ‘अन्य’ व्यय की एक मद है। केओपीटी मूल्यां के साथ व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल मदों को सूचीबद्ध करें।</p>	<p>‘अन्य’ शीर्ष में विभिन्न उपस्कर आपूर्ति तथा फ्रिज लाभ के लिए ठेकेदारों को भुगतान किए गए व्ययों सहित अन्य सामान्य व्यय शामिल हैं।</p>
(ख).	<p>‘कोयले’ और ‘सामान्य कार्गो’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए ‘अन्य’ लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 53% और 33% क्रमशः की कमी का विचार करते हुए किया है। ‘अन्य’ लागत में उक्त कमी के कारण की व्याख्या की जाए। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं, यदि यह कमी फिर भी मौजूद रहती है।</p>	<p>2012-13 की लागत को अब वास्तविक आधार पर लागत कथन में सम्मिलित कर लिया गया है। यह उल्लेखनीय है कि कोयले और सामान्य कार्गो के स्थान पर जो प्रमुख लागत ‘अन्य’ के अंतर्गत सम्मिलित की गयी थी, वह एचडीसी की बर्थ क्रमांक 2 और 8 को सज्जित करने के लिए अनुबंधित ठेकेदार को भुगतान करने के लिए थी। उक्त ठेकेदार ने 22 सितंबर 2012 से काम बंद कर दिया, इसलिए वर्ष 212-13 में लागत में काफी गिरावट आ गयी।</p> <p>अभी हाल ही में बर्थ क्रमांक-4ठ पर चलित हार्बर क्रेन उपलब्ध कराने के लिए एक ठेकेदार को अनुबंधित किया गया है। उक्त बर्थ की सुसज्जा की लागत को, 2013-14 से आगे की अवधि के लिए लागत कथन में विचारित कर लिया गया है।</p>
(ग).	<p>पीओएल और क्रूड के साथ द्रव बल्क, ‘कंटेनर’ और ‘पोर्ट बकाए’ से संबंधित लागत कथन में, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए ‘अन्य’ की लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12 के सापेक्ष लगभग 32%] 15% और</p>	<p>2012-13 के लिए अन्य व्यय अब वास्तविक आधार पर शामिल किए गए हैं।</p>

	46% क्रमशः की वृद्धि का विचार करते हुए किया है। 'अन्य' की लागत में उक्त वृद्धि को तर्कसंगत सिद्ध करें। यह देखते हुए कि केओपीटी अपने लागत कथनों को वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं द्वारा अपडेट करेगा, उक्त प्रश्नों के जवाब वर्ष 2011-12 के साथ-साथ वर्ष 2012-13 की वास्तविक संख्याओं के संदर्भ में दिए जाएं।	यह देखा जा सकता है कि 'लिविड बल्क' के मामले में 2012-13 में उक्त लागत में कटौती हुई है जो प्राथमिक तौर पर यातायात में कमी की वजह से हुआ था। कंटेनर के मामले में 2012-13 में वृद्धि को संशोधित किया गया है। पत्तन देयताओं में भी कमी रही है, जोकि प्राथमिक तौर पर निकर्षण सब्सिडी द्वारा आच्छादित निकर्षण के लिए लागत के प्रभाजन की वजह से है।
(ix).	मूल्यहास:	
	केओपीटीको नवंबर 2010 के आदेश के पैराग्राफ क्रमांक 16(xxiv) द्वारा परामर्श दिया गया था कि अपने दरों के पैमानों की अगली समीक्षा के दौरान अपने शुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते हुए शुल्क दिशा-निर्देशों के क्लॉज 2.7.1 के अनुसार बट्टे को अनुमानित करें। इसके परिपेक्ष्य में केओपीटी से पुष्टि के लिए आग्रह किया जाता है कि, 2013-14 से 2015-16 तक बट्टे की गणना शुल्क दिशा-निर्देशों के क्लॉज 2.7.1 के अनुसार हुआ है। केओपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए अनुमानित बट्टे लागत की विस्तृत कार्यकारी भी प्रस्तुत की जाएगी जिसमें सम्पत्तियों के वर्णन, बट्टे की दर, पालित विधि और कम्पनीज एक्ट द्वारा अंगीकृत जीवन संबंधी नियम प्रस्तुत किए जा सकते हैं।	चूंकि केओपीटी कम्पनी अधिनियम का अनुसरण नहीं करता है, मूल्यहास केओपीटी में अनुसरित लेखांकन प्रणाली के अनुसार लागत विवरण में दर्शाया गया है। यह पद्धति स्ट्रेट लाइन पद्धति है और परिसंपत्तियों का जीवनकाल प्रतिमान मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार है।
(5).	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय:	
(i).	केओपीटी मूल्यों के साथ व्यय के इस शीर्ष के अधीन आच्छादित मदों को सूचीबद्ध करें।	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्ययों के शीर्ष के अधीन आच्छादित मदों की सूची, केओपीटी द्वारा यथा दी गई, निम्नलिखित है:- (क). स्टोर कीपिंग व्यय (ख). लेबर एवं इंडस्ट्री सम्बंध (ग). चिकित्सा व्यय (घ). इंजीनियरिंग एवं वर्कशाप उपरिव्यय (ङ). लेखांकन एवं लेखापरीक्षण (च). पत्तन सुरक्षा व्यय (छ). भूमि व्यय (ज). कानूनी व्यय (झ). सतर्कता व्यय (ण). योजना निर्धारण एवं अनुसंधान (त). सामान्य सुविधाओं पर व्यय (थ). प्रशासन एवं सामान्य व्यय
(ii).	केओपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों में उक्त व्यय के आबंटन के लिए आधार भेजें।	यह टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है।
(6).	वित्त एवं विविध आय:	
	केओपीटी वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय के प्रत्येक उप-मद हिस्से का अनुमान लगाने का आधार बताएं। गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों एवं उप-गतिविधियों के लिए उक्त आय के आबंटन का आधार बताएं।	रुझान के आधार पर किया गया एफएमआई अनुमानन।
(7).	वित्त एवं विविध व्यय:	

(i).	केओपीटी द्वारा वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित वित्त और विविध व्यय के प्रत्येक उप-भाग के अनुमान का आधार प्रस्तुत किया जाएगा। साथ ही उक्त व्यय को कार्यकारी सहित, विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में बांटने के आधार को भी प्रस्तुत किया जाएगा।	पेंशन व्ययों का आकलन सेवा-निवृत्ति रूपरेखा और महंगाई भत्ते में होने वाली वृद्धि का आंकलन करते हुए किया गया है। पेंशनभोगियों, जो पहले से ही एलआईसी एन्युटी स्कीम द्वारा सुरक्षित हैं, के महंगाई भत्ते को पूरा करने के लिए एन्युटी की खरीद (01-04-2004 से पूर्व सेवा निवृत्त होने वाले) को पूर्व चलन के अनुसार एन्युटी की इस प्रकार खरीद को विचारित किया गया है जिसके विवरण प्रश्न 7 (iv) के जवाब में नीचे दिए गए हैं। सुपरएनुएशन फंड में योगदान (01-04-2004 के पश्चात सेवा निवृत्त होने वाले कर्मचारियों के लिए) का आंकलन प्रति व्यक्ति प्रति वर्ष 1.00 लाख रुपये के आधार पर लिया गया है। अनुमानित देयता को आच्छादित करने के लिए ग्रेचुइटी फंड में योगदान पर विचार किया गया है। टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार आवंटन किया गया है।
(ii).	केओपीटी द्वारा ₹ 36842-85 लाख, ₹ 37533-46 लाख, ₹ 38976-03 लाख और ₹ 40231-12 लाख की राशियों के आधार को प्रस्तुत किया जाए, जिन्हें वर्ष 2012-13 और 2015-16 के लागत कथनों में 'वित्त और विविध व्यय' मद के अंतर्गत पेंशन भुगतान/योगदान के रूप में दिखाया गया है। केओपीटी द्वारा कार्यकारी से यह स्थापित किया जाए कि उक्त संख्याएँ फॉर्म-3ए के नोट 6 के अनुसार हैं।	2012-13 तक की स्थिति वास्तविक आधार पर भेजी गई है और अनुमानन का आधार उसके बिल्कुल ऊपर उल्लिखित किया गया है।
(iii).	प्रतीत होता है कि लागत कथन में 'वित्त और विविध मदों' के अंतर्गत पेंशन भुगतान/योगदान उन कर्मचारियों के पेंशन फंड में योगदान को पोषित करता है जो 01 अप्रैल 2004 से पहले अथवा बाद में सेवा-निवृत्त हुए हैं। इस संदर्भ में प्रत्येक वर्षों के अंतर्गत विचारित खंडशः को प्रस्तुत किया जाए।	केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2021-13 के लिए सेवानिवृत्ति लाभों के ब्योरे देते हुए विवरण में उल्लेख किया है, जैसाकि पहले बताया गया है।
(iv).	केओपीटी ने 10% का एक विशेष कर प्रस्तावित किया था जिससे 01 अप्रैल 2004 से पूर्व सेवा-निवृत्त हुए कर्मचारियों के प्रति दायित्वों को पूरा किया जा सके। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत फॉर्म-3 ग अपूर्ण है और सूचना के अभाव के कारण, पेंशन फंड दायित्व के कथन को स्वीकार नहीं किया जा सकता। इसलिए केओपीटी द्वारा, 31 मार्च, 2013 को पेंशन फंड दायित्व के एक्च्यूरियल मूल्यांकन पर आधारित, 31 मार्च, 2013 को पेंशन फंड में बैलेंस और वर्षों, 2013-14 से 2015-16 पेंशन फंड में किए गए अनुमानित योगदान पर विचार करते हुए तथा अन्य कोई प्रासंगिक कारण द्वारा 10% के प्रस्तावित विशेष कर को तर्कसंगत ठहराया जाए।	<p>वार्षिकी योजना (01-04-2004 से पहले सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए) के प्रचालन के ब्योरे नीचे स्पष्ट किए गए हैं:</p> <p>₹ 1141.77 करोड़ के बीमांकन मूल्यांकन के आधार पर, 27856 पेंशनरों के लिए मार्च 2009 में किए गए, केओपीटी ने एलआईसी में ₹ 190.00 करोड़ का प्रथम निवेश किया था।</p> <p>लगभग 2166 पेंशनरों के लिए उक्त राशि वार्षिकी में से ₹ 185.24 करोड़ की खरीद की गई थी। यह उस तारीख को उक्त 2166 पेंशनरों की पेंशन देयता को कवर करता है। उस तारीख को उक्त 2166 पेंशनरों की पेंशन देयता शामिल है। तत्पश्चात, महंगाई राहत में वृद्धि की वजह से पेंशन में वृद्धि और पेंशन संशोधन की वजह से निम्नलिखित राशियां उक्त 2166 पेंशनरों के लिए निधि से निकाले गए थे:</p> <p>2010-2011: 01.04.2010: ₹ 8.50 करोड़ 01.07.2010: ₹ 0.80 करोड़ 01.10.2010: ₹ 10.54 करोड़ 01.01.2011: ₹ 22.86 करोड़ 04.02.2011: ₹ 0.33 करोड़ [वेतन संशोधन प्रभाव] ₹ 43.03 करोड़</p> <p>2011-12: 01.04.2011: ₹ 7.85 करोड़ 01.07.2011: ₹ 2.77 करोड़ 19.09.2011: ₹ 11.24 करोड़ [वेतन संशोधन प्रभाव] 01.10.2011: ₹ 14.75 करोड़ 01.01.2012: ₹ 8.55 करोड़ ₹ 45.16 करोड़</p> <p>01.07.2012: ₹ 7.78 करोड़ 01.10.2012: ₹ 9.10 करोड़ 01.01.2013: ₹ 7.55 करोड़ ₹ 24.43 करोड़</p> <p>पिछले पुनरावलोकन के दौरान टीएमपी के समक्ष प्रतुत लागत कथन में, महंगाई भत्ते की वृद्धि से बचने के लिए एन्युटी की खरीद/स्कीम द्वारा पहले से ही सुरक्षित पेंशनधारकों की पेंशन में पुनरावलोकन की लागत के लिए कोई प्रावधान</p>

नहीं किया गया था क्योंकि स्कीम नयी थी और अनुमानित लागत उस समय परिमाणित नहीं की जा सकती थी।
इसके अनुसार, विशेष दरों से प्राप्त लाभ के माध्यम से उक्त फंड में योगदान का प्रयोग उपरोक्त व्यय को पूरा करने में हो गया और किसी भी नए पेंशनभोगी को स्कीम के दायरे में नहीं लाया जा सका।
उपरोक्त को देखते हुए और फॉर्म-3। के नोट-6 के प्रावधानों पर उचित रूप से विचार करते हुए, हमने अब उक्त 2166 पेंशनधारकों के लिए महंगाई भत्ते में वृद्धिपेंशन पुनरावलोकन आदि को सुरक्षित करने के लिए एन्युटी की खरीद की अनुमानित लागत को एफएमई के अंतर्गत लागत के रूप में रखा है।
जहां तक विशेष दरों को आरोपित करने के प्रस्ताव की बात है हम विशेष दरों द्वारा प्राप्त लाभ के माध्यम से उत्तरोत्तर रूप से नए पेंशनधारकों को इस स्कीम के अंतर्गत लाने का प्रस्ताव करते हैं। आवश्यक फंड के विवरण निम्नलिखित हैं:
नवम्बर 2012 को बीमांकन मूल्यांकन [कवर नहीं किए गए 24090 पेंशनरों के लिए]
: रु0 **1693.38** करोड़

31-03-2013 को वार्षिकी की खरीद/डीआर बढ़ोतरी/पेंशन संशोधन के लिए उपलब्ध निधि
: रु0 **35.53** करोड़

इसके अलावा, स्पष्टता के लिए, शुरुआत से वार्षिकी योजना के लेखा का विवरण पत्तन द्वारा भेजा गया है जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

वर्ष		वार्षिकी योजना के लिए निधि	वार्षिकी खरीद के लिए उपयोग की गई	वार्षिकी योजना के लिए निधि से आहरण	वर्ष के दौरान आच्छादित नए पेंशनरों की सं.	अभ्युक्तियां
2009-10	जमा शेष	0.00	185.24	31.14	2166	2166 पेंशनरों के का वार्षिकी आच्छादित पेंशन। टैक्स योजना के लिए किया गया आहरण तथा अनुवर्ती रिलेनिशमेंट
	विशेष दर	0.00				
	स्वयं निधि	214.14				
	निधि पर ब्याज	12.86				
		254.00				
2010-11	जमा शेष	37.62	43.03	0.00	0.00	उपर्युक्त 2166 पेंशनरों के वार्षिकी आच्छादित डीए बढ़ोतरी तथा पेंशन संशोधन
	विशेष दर	1.20				
	स्वयं निधि	14.80				
	निधि पर ब्याज	2.64				
		56.26				
2011-12	जमा शेष	13.23	45.16	0.00	0.00	उपर्युक्त 2166 पेंशनरों के वार्षिकी आच्छादित डीए बढ़ोतरी तथा पेंशन संशोधन
	विशेष दर	34.68				
	स्वयं निधि	21.73				
	निधि पर ब्याज	1.03				
		70.67				
2012-13	जमा शेष	25.51	24.42	0.00	0.00	उपर्युक्त 2166 पेंशनरों के वार्षिकी आच्छादित डीए बढ़ोतरी
	विशेष दर	32.78				
	स्वयं निधि	0.00				
	निधि पर ब्याज	2.67				
		60.96				
2013-14	जमा शेष	36.54				
	विशेष दर	8.17				

		हर																																																	
(v).	01 अप्रैल 2004 के पूर्व सेवा-निवृत्त हुए कर्मचारियों के संदर्भ में पेंशन फंड में योगदान और 01 अप्रैल 2004 के पश्चात सेवा-निवृत्त हुए कर्मचारियों के संदर्भ में पेंशन फंड में योगदान के प्रति व्यवहार को सभी वर्षों के अंतर्गत विचारित लागत कथनों के संदर्भों द्वारा समझाया जाए।	(i)	डीआर बढ़ोतरी आदि की वजह से पेंशन देयता में सामान्य वृद्धि के प्रति (01 अप्रैल 2004 से पहले सेवानिवृत्त तथा इस योजना के अधीन पहले से आच्छादित पेंशनरों के लिए) वार्षिकी का खरीद मूल्य लागत विवरण में लागत (एफएमई) रूप में सुविचारित किया गया है, जोकि निम्नवत् है:- 2013-14: रु 40.00 करोड़ 2014-15: रु 40.00 करोड़ 2015-16: रु 40.00 करोड़ (ii). 01 अप्रैल 2004 के बाद सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों हेतु अधिवर्षिता निधि में अंशदान भी लागत विवरण में यथा लागत रूप में सुविचारित किया गया है जोकि निम्नवत् है:- 2013-14: रु 75.00 करोड़ 2014-15: रु 70.00 करोड़ 2015-16: रु 65.00 करोड़ (iii) 01 अप्रैल 2004 से पहले सेवानिवृत्त होने वाले परन्तु एलआईसी वार्षिकी योजना द्वारा आच्छादित नहीं होने वाले पेंशनरों को लाने के लिए निधि अन्तर को विशेष दर से पूरा करने का प्रस्ताव किया गया है।																																																
(8).	नियोजित पूंजी:																																																		
	अचल परिसंपत्तियां:																																																		
(८).	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत फॉर्म – 4बी वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक उन सभी अतिरिक्त वृद्धियों को पोषित करता हुआ प्रतीत नहीं होता, जिनकी कीमत 5 करोड़ से अधिक है। इसलिए केओपीटी द्वारा सभी प्रस्तावित निवेशों के संदर्भ में फॉर्म 4बी प्रस्तुत किया जाए (5 करोड़ से अधिक) और वर्षों, 2013-14 से 2015-16 तक ग्रॉस ब्लॉक में वृद्धि के पूर्ण विवरणों के साथ-साथ प्रस्तावित निवेश पर सफाई प्रस्तुत की जाए। अतिरिक्त निवेश के प्रभाव को भी निश्चित किया जाए।	<table><tr><td colspan="5">सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित 5 करोड़ से अधिक योजना पूंजी कार्य की मौजूदा स्थिति दर्शाता विवरण:</td></tr><tr><td colspan="5">रु0 लाखों में</td></tr><tr><td>क्र. सं.</td><td>विवरण</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>1</td><td>घाट, सड़कें तथा बाऊंड्री:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>क</td><td>हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स के गोदी क्षेत्र के भीतर बर्थ सं. 13 के पीछे और बर्थ सं. 4ख के पीछे रेल लाइनों के बीच में हार्डस्टैंड का विकास।</td><td></td><td>639.00</td><td></td></tr><tr><td></td><td>वर्तमान स्थिति: भौतिक रूप से पूरा – 25 प्रतिशत जुलाई, 2013 तक। 2014-15 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए संभावित।</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>ख</td><td>हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स के लिए लगभग 1 लाख वर्ग मीटर के लौह अयस्क भंडारणक्षेत्र के हार्डस्टैंड का विकास।</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>मौजूदा स्थिति: योजना (कुल लागत – रु 2700.00 लाख) एसाइड के अधीन कवर है। योजना का हिस्सा 1क में यथा निर्दिष्ट लागू किया गया है। कुल लागत का दूसरा हिस्सा 2015-16 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने की संभावना है।</td><td></td><td></td><td>700.00</td></tr><tr><td>2</td><td>रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक:</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित 5 करोड़ से अधिक योजना पूंजी कार्य की मौजूदा स्थिति दर्शाता विवरण:					रु0 लाखों में					क्र. सं.	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	1	घाट, सड़कें तथा बाऊंड्री:				क	हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स के गोदी क्षेत्र के भीतर बर्थ सं. 13 के पीछे और बर्थ सं. 4ख के पीछे रेल लाइनों के बीच में हार्डस्टैंड का विकास।		639.00			वर्तमान स्थिति: भौतिक रूप से पूरा – 25 प्रतिशत जुलाई, 2013 तक। 2014-15 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए संभावित।				ख	हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स के लिए लगभग 1 लाख वर्ग मीटर के लौह अयस्क भंडारणक्षेत्र के हार्डस्टैंड का विकास।					मौजूदा स्थिति: योजना (कुल लागत – रु 2700.00 लाख) एसाइड के अधीन कवर है। योजना का हिस्सा 1क में यथा निर्दिष्ट लागू किया गया है। कुल लागत का दूसरा हिस्सा 2015-16 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने की संभावना है।			700.00	2	रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक:			
सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित 5 करोड़ से अधिक योजना पूंजी कार्य की मौजूदा स्थिति दर्शाता विवरण:																																																			
रु0 लाखों में																																																			
क्र. सं.	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16																																															
1	घाट, सड़कें तथा बाऊंड्री:																																																		
क	हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स के गोदी क्षेत्र के भीतर बर्थ सं. 13 के पीछे और बर्थ सं. 4ख के पीछे रेल लाइनों के बीच में हार्डस्टैंड का विकास।		639.00																																																
	वर्तमान स्थिति: भौतिक रूप से पूरा – 25 प्रतिशत जुलाई, 2013 तक। 2014-15 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए संभावित।																																																		
ख	हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स के लिए लगभग 1 लाख वर्ग मीटर के लौह अयस्क भंडारणक्षेत्र के हार्डस्टैंड का विकास।																																																		
	मौजूदा स्थिति: योजना (कुल लागत – रु 2700.00 लाख) एसाइड के अधीन कवर है। योजना का हिस्सा 1क में यथा निर्दिष्ट लागू किया गया है। कुल लागत का दूसरा हिस्सा 2015-16 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने की संभावना है।			700.00																																															
2	रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक:																																																		

		<div> <div>क</div> <div>टीएमआईएलएल साइडिंग (भाग – क मेन लाइन और भाग-ख जी.सी. बर्थ, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के विस्तारित क्षेत्र में लूप लाइन) के लीडिंग चिरंजीबपुर लेवल क्रॉसिंग के निकट सामान्य उपयोक्ता साइडिंग से चढ़ने सहित रेलवे ट्रैकों का निर्माण।</div> </div>	700.00		
		<div> <div>क</div> <div>वर्तमान स्थिति: सितम्बर, 2013 में प्रस्तुत किए जाने के लिए संभावित आदेश। पूरा होने का संभावित समय – 10 माह। 2014-15 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए संभावित।</div> </div>			
		3 संयंत्र एवं मशीनरी			
		<div> <div>क</div> <div>हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के कोयला प्रहस्तन संयंत्र में मौजूदा रेल ट्रैक पर 1500 एमटीपीएच क्षमता के 1 स्टेकर-सह-रिक्लेमर के निष्पादन की गारंटी सुनिश्चित करना, डिजाइन, उत्पादन, आपूर्ति, संस्थापन, टेस्टिंग शुरूआत।</div> </div>	1303.60		
		<div> <div>क</div> <div>वर्तमान स्थिति: जून, 2013 में पेश आदेश। पूरा होने का संभावित समय – 19 माह। 2014-15 में सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए संभावित।</div> </div>			
(ii).	वर्ष, 2013-14 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के मामले में मौजूदा स्थिति भेजें।	इस सम्बंध में, केओपीटी ने अपने न्यासी मंडल को प्रस्तुत किए गए जून, 2013 माह के लिए केडीएस/आरआर कार्यों की योजना पूंजी योजनाओं पर व्यय का सार/भौतिक/वित्तीय प्रगति रिपोर्ट भेजी है। यह दस्तावेज वर्ष, 2013-14 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के मामले में मौजूदा स्थिति दर्शाता है।			
(iii).	वर्ष 2014-15 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के मामले में शुरु की गई कार्रवाई की स्थिति बताएं।				
(iv).	यह देखा जाए कि केवल पूरे तथा शुरु की गई परिसंपत्तियां ही नियोजित पूंजी के लिए गिनती किए जाने चाहिए। प्रगतिधीन कार्य को लेखा में नहीं लिया जाना चाहिए। इस सम्बंध में पुष्टि भेजें।	पुष्टि की गई है।			
(v).	केओपीटी पुष्टि करे कि वर्ष, 2013714 से 2015716 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में परिवर्धनों के रूप में पूंजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।	पुष्टि की गई है।			
(vi).	केओपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के आबंटन के लिए आधार भेजें।	यह परिसंपत्ति के उपयोग पैटर्न के आधार पर किया गया है।			
(vii).	फॉर्म 9 के संदर्भ में, एस्करो खाते में शेष राशि में से हुए पूंजीगत व्यय अथवा होने के लिए प्रस्तावित व्यय के आइटम केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए जाएं। स्मरण रहे, कि शुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, एस्करो खाते में से किए गए निवेश आरओसीई के लिए मान्य नहीं होंगे। परिणामस्वरूप, आरओसीई की गणना करने के लिए केओपीटी को एस्करो खाते से फंड किए गए सम्पत्तियों वाले आइटम हटाने पड़ेंगे। प्रयुक्त पूंजी में से इस प्रकार हटाए गए सम्पत्तियों के आइटम वर्ष-वार 2010-11	एस्करो निधि से उनकी प्राप्ति की वजह से नियोजित पूंजी से अलग किए गए मद के ब्योरे प्रपत्र-9 में दर्शाए गए हैं।			

	के आरम्भ से 2015-16 तक प्रस्तुत किए जाएं।	
घ.	दरमान:	
(i).	केओपीटी द्वारा केओपीटीपर वर्तमान शुल्क में वृद्धि को देखते हुए एक अपना दरों का पैमाना तैयार किया है। उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध करवाई जाने वाली अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएँ और उपयोगकर्ताओं को प्राप्त होने वाली बेहतर उत्पादकता के लाभ को सूचीबद्ध करके इस वृद्धि को तर्कसंगत ठहराया जाए।	ट्रस्टीज के बोर्ड ने सैद्धांतिक रूप से उत्पादकता बढ़ाने के लिए केओपीटी की विभिन्न बर्थ को उत्तरोत्तर रूप से सज्जित करने का निर्णय लिया है। बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर सज्जित करने के काम के लिए अनुबंधित ठेकेदार ने काम बंद कर दिया है और नए ठेकेदार को खोजने की प्रक्रिया चल रही है। टेंडर दो बार दिया गया किन्तु ऊँची दरों के कारण टेंडर विकसित नहीं हो पाए। एचडीसी की बर्थ क्रमांक-4ख पर चलित हार्बर क्रेन उपलब्ध कराने का अनुबंध पहले से ही किया जा चुका है और ठेकेदार क्रेनों को स्थापित करने की प्रक्रिया में है इससे बर्थ की उत्पादकता बहुत अधिक बढ़ जाने की संभावना है। स्टैकर-कम-रिकलेमर की डिजाइन, इंजीनियरिंग, आपूर्ति और स्थापना के लिए आर्डर पहले ही दिया जा चुका है। कोयले की बर्थ की स्थापना के पश्चात उत्पादकता के बहुत अधिक बढ़ने की सम्भावना है। भंडारण क्षेत्र में समस्याओं को दूर करने के लिए, केडीएस तथा एचडीसी दोनों पर काफी बड़ा भंडारण क्षेत्र विकसित किया गया है। एचडीसी पर सभी कंटेनर प्रबंधन गतिविधियों जैसे संचालन, रख-रखाव आदि के लिए एक ठेकेदार रखने का निर्णय बोर्ड पहले ही ले चुका है। पूरे संचालन का दायित्व एक ठेकेदार पर होगा, इससे समस्याओं के दूर होने और उत्पादकता में वृद्धि होने की आशा है। उत्पादकता को सुधारने और पोतों के लिए कम समय को लक्षित करते हुए, केडीएस पर सभी 3 कंटेनर प्रबंधक बर्थ को चलित हार्बर क्रेन द्वारा और साथ ही सेवा प्रदाताओं द्वारा सहयोग के लिए पिछले छोर को सज्जित करने कार्य शुरू हो गया है।
(ii).	प्रस्तावित दरों के पैमाने में, केओपीटी ने कुछ शुल्क सामानों में वृद्धि तथा कुछ शुल्क सामानों में कमी प्रस्तावित की है। कुछ कार्गो के सामान के वारफेज रेट भी अलग कर दिए गए हैं। इस संदर्भ में, केओपीटी द्वारा प्रत्येक तीन वर्षों के अंतर्गत विचारार्थ तथा प्रत्येक शुल्क सामान की दरों में प्रस्तावित वृद्धि/कमी से होने वाले आइटम अनुसार वार्षिक आय पर प्रभाव को प्रस्तुत किया जाए।	केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी के लिए विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण भेजे हैं।
(iii).	पूर्व कथन के अनुसार, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत कथन वर्षों, 2013-14 से 2015-16 तक शुल्क के वर्तमान स्तरों पर लगभग 10% की औसत कमी को प्रदर्शित करता है। हालांकि दरों के पैमाने के प्रस्तावित मसौदे में यह देखा गया है कि केओपीटी द्वारा शुल्क के वर्तमान स्तरों पर विभिन्न प्रतिशतताओं की वृद्धि की गयी है। इस संदर्भ में, केओपीटी द्वारा क्रमिक वर्षों के लिए अतिरिक्त आय को दिखाते हुए, जो प्रस्तावित दरों के प्रभावी होने पर केओपीटी को प्राप्त होगी, एक विस्तृत कार्यकारी प्रस्तुत की जाए जो लागत कथन में पोर्ट द्वारा दिखाई गई लगभग 10% घाटे की स्थिति से मेल खाएगी।	केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी के लिए विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण भेजे हैं।
(iv).	दरों के पैमाने के मसौदे में केओपीटी ने एस.2(12) पर 'ट्रांशिप्मेंट' की वर्तमान परिभाषा में परिवर्तन का प्रस्ताव रखा है जिससे समुद्र के बीच अथवा छोर पर ट्रान्सफर को कवर किया जा सके। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित को समझाया जाए।	
(क).	समुद्र के बीच अथवा छोर पर ट्रान्सफर किए गए कार्गो/कंटेनर के उपचार की वर्तमान व्यवस्था।	वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत, बीच रास्ते अथवा तटों द्वारा कार्गो/कंटेनर के किए जाने वाले स्थानांतरण को ट्रांसशिपमेंट माना जाता है यदि ऐसे स्थानांतरण एक समुद्री पोत/नाव से दूसरे समुद्री पोत/नाव पर अन्य पोर्टधोरों के लिए किया जाता है।
(ख).	बीच समुद्र अथवा छोर पर एक पोत से दूसरे पोत के बीच कार्गो/कंटेनर ट्रान्सफर करने की प्रक्रिया में सम्मिलित गतिविधियों को सूचीबद्ध किया जाए।	बीच रास्ते के मामले में, पोर्ट की सीमाओं के भीतर स्थानांतरण सीधे एक पोत से दूसरे पोत को और तट के माध्यम से होने की स्थिति में, कार्गो/कंटेनर को पहले क्वे/बर्थ पर छोड़ा जाता है और उसके बाद किसी अन्य पोर्ट पर भेजने के लिए दूसरे पोत में भेजा जाता है। सम्मिलित गतिविधि में पोर्ट अवस्थापना का प्रयोग होता है इसलिए इस प्रकार के प्रयोग के लिए गोदी शुल्क, आरोपित होने वाला मूलभूत शुल्क, लगता है। तट प्रबंधन और ऑन-बोर्ड प्रबंधन सेवाएं, यदि उपलब्ध कराई गयी हों, अलग से लगाई जा सकती हैं।

(ग).	केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या बीच-मझधार में किए गए पोतांतरण प्रचालन में शामिल प्रचालनों की लागत और तट के माध्यम से किए गए पोतांतरण प्रचालन में शामिल प्रचालनों की लागत एकसमान है।	नहीं
(v).	शिपकर्ता के अपने कंटेनर पर अधिभार लगाने से संबंधित शर्त क्रमांक एस.3(iv) के संदर्भ में संशोधित फॉर्म-1 में प्रस्तुत परिवर्तन का कारण स्पष्ट नहीं है। उक्त शर्त में प्रस्तावित परिवर्तन को विस्तृत टिप्पणी के साथ केओपीटी द्वारा तर्कसंगत बताया जाए। केओपीटी द्वारा पुष्टि की जाए कि प्रस्तावित परिवर्तन द्वारा, दरों के पैमाने के प्रस्तावित मसौदे में प्रस्तावित एस.15 के नोट क्रमांक 8 का उल्लंघन नहीं होता।	यथोचित रूप से विचार करने के पश्चात ऐसा प्रतीत होता है कि प्रस्तावित परिवर्तन की स्थिति में प्रस्तावित एस.15 की टिप्पणी क्रमांक 8 के साथ अवरोध की स्थिति उत्पन्न हो सकती है। प्रस्तावित परिवर्तनों का उद्देश्य आयातकों/निर्यातकों द्वारा एस. ओ.सी का शुल्क दिलवाना था। इसलिए, प्राधिकरण वर्तमान प्रावधान को हटाकर और "एस.ओ.सी की स्थिति में, कार्गो के मैल्क अथवा उनके क्लीयरिंग एंड फॉरवर्डिंग एजेंट/हैंडलिंग एजेंट भी शुल्क जमा कर सकते हैं" जोड़ने पर विचार कर सकता है।
(vi).	प्रस्तावित शर्त सं. एस.3 (घ) के दायरे से उसके क्लियरिंग तथा फारवर्डिंग एजेंट अथवा कार्गो के स्वामी को अलग रखने का कारण स्पष्ट करें।	यह प्रावधान सभी महापत्तनों में अनुसरित की जा रही पद्धति के अनुसार है। पत्तन कम्प्यूनिटी सिस्टम भी इसपर विचार करने के लिए डिजाइन किया गया है। अन्यथा कोई दिशानिर्देश नहीं हैं। इसे पिछले संशोधन के दौरान व्याख्यायित किया गया था जब केओपीटी ने समान कारण प्रस्तावित किया था। टीएमपी से अनुरोध है कि इस मुद्दे पर पुनर्विचार करे और प्रस्तावित खंड शामिल करे।
(vii).	एस.3(xii)(क) पर मौजूदा शर्त में प्रस्तावित परिवर्तनों के सम्बंध में, एचडीसी द्वारा पोत की अस्वीकृति की वजह से जलयान के प्रतीक्षा समय को अलग करने के लिए, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:	
(क).	किन परिस्थितियों में एक पोत नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के बाद, एचडीसी द्वारा पोत की अस्वीकृति की वजह से प्रतीक्षा करता है।	यहां पर नौचालन का अर्थ एचडीसी में आगे कार्गो प्रचालन के लिए एचडीसी जाने के लिए केडीएस से नौचालन है और ऐसे पोत के व्यवस्थापन अथवा अन्य कारण से एचडीसी में बर्थ होना चाहिए और इसलिए एचडीसी द्वारा अस्वीकार किया गया है।
(ख).	किन आधार पर एचडीसी नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के बाद पोत को स्वीकार नहीं करता है।	बर्थ की अनुपलब्धता अथवा एचडीसी में पर्याप्त निर्यात कार्गो के गैर-संचयन/सृजन केडीएस से एचडीसी तक नौचालन के लिए तैयार पोत के अस्वीकृति का सामान्य तौर पर कारण होता है।
(ग).	पिछले तीन वर्षों के दौरान ऐसे अवसर बताएं जब एक पोत नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के बाद एचडीसी द्वारा पोत को अस्वीकृत किए जाने की वजह से प्रतीक्षा करनी पड़ी हो।	उक्त व्योरे अलग से व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं। तथापि, रिकार्डों से सूचना प्राप्त करने के लिए कोशिश की जा रही है। जब यह उपलब्ध होगी तो प्राधिकरण को भेज दी जाएगी।
(घ).	प्रस्तावित संशोधन, 2005 के शुल्क दिशा-निर्देशों के क्लॉज क्रमांक 6.6.1 में दिए गए प्रतिबंधों से मेल नहीं खाते। इसलिए प्रस्तावित संशोधनों को शुल्क दिशा-निर्देशों के प्रकाश में तर्कसंगत ठहराया जाना चाहिए।	उक्त प्रावधानों के तत्व के विषय में सबसे पहले टीएमपी द्वारा फरवरी 2000 में अधिसूचित किया गया था जिसमें केवल यात्रा के लिए तैयार होने के संकेत के चार घंटे बाद किराए पर बर्थ लेने पर विराम लगाने के बारे में बताया गया था। दोबारा अगस्त 2000 में टीएमपी ने ज्वार-भाटा के कारणों से प्रतीक्षारत समय को मूल आदेश से हटा दिया था। इसके बाद टीएमपी द्वारा मौसम की स्थितियों और रात्रि विचरण के अभाव को भी 2005 के दिशानिर्देशों में से हटा दिया गया। प्राधिकरण इस बात से सहमत होगा कि स्थितियों में परिवर्तन के साथ, कुछ व्यवहारिक परिस्थितियों पर विचार करने के पश्चात, मूल प्रावधान में, समय-समय पर संशोधन होते रहे हैं, जिससे यात्रा में हुई देरी के लिए पोर्ट जवाबदेह नहीं है। इसी प्रकार, त्वरित मामलों में भी, यात्रा की तैयारी के पश्चात विलंब होने में भी पोर्ट का कोई दायित्व नहीं है। इसलिए इस मामले को शुल्क दिशा-निर्देशिका 2005 के खंड 1.7 के अंतर्गत दिशा-निर्देशन के प्रावधानों में यथोचित छूट पर विचार करने के लिए टीएमपी से आग्रह किया जाता है।
(viii).	केओपीटी द्वारा पुष्टि की जानी है कि क्या प्रस्तावित नोट एस.3 (xiii) (ख) द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी की ब्याज दरें, 2005 के शुल्क दिशा-निर्देशों के क्लॉज क्रमांक 2.18.2 में वर्णन के अनुसार स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के मौजूदा प्राइम लेंडिंग रेट्स द्वारा अपडेट कर दी गयी हैं।	स्टेट बैंक ऑफ इंडिया की वेब साईट पर दी गयी सूचना के अनुसार, 04-02-2013 से बेंचमार्क प्राइम लेंडिंग रेट 14-50% वार्षिक से 5 बीपी कम करके 14-45% वार्षिक कर दिए गए हैं। परिणामस्वरूप S.3(xiii)(ख) में इंगित ब्याज दरों को केओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार 16.45% वार्षिक पर संशोधित कर देना चाहिए।
(ix). (क).	तटीय पोत और अंतर्देशीय पोत की परिभाषाएं एक दूसरे से भिन्न हैं। इसलि, केओपीटी को एक नया नोट एस.3 (गअपपप) प्रस्तुत करने के लिए इसे तर्कसंगत सिद्ध करना होगा जिससे केओपीटी द्वारा 'अंतर्देशीय	वर्तमान समय में, अपनी प्रकृति और क्लीयरेंस के कारण, अंतर्देशीय पोतों को समुद्र में जाने की आज्ञा नहीं है। वे केवल अंतर्देशीय पानी (जलों) में विचरण कर सकते हैं। किन्तु सूचना मिली है इनमें से कुछ पोतों को (मुख्यतः बड़े पोत जिनमें उचित

	पोत' को तटीय पोत के समतुल्य मानते हुए तटीय पोत के लिए मान्य दरें (अंडमान को छोड़कर) 'अंतर्देशीय पोत' पर लागू की जा सकें।	नौपरिवहन संबंधी सहायक सामग्रियां होती हैं।) संबंधित प्राधिकरण द्वारा समुद्र में जाने की आज्ञा दी जा सकती है। वर्तमान दरों के पैमाने में, अंतर्देशीय पोतों के लिए 'डॉक शुल्क' और 'ठहराव शुल्क' के रूप में अत्यधिक छूट वाले शुल्क निर्धारित किए गए हैं (जो वर्गीकरण के अनुसार न तो विदेशी हैं और न ही तटीय) क्योंकि पोतों का आकार बहुत छोटा होता है और वे छोटे पार्सल वाले सामान ले जाते हैं और इसके साथ ही उनको डॉक के अन्दर स्थान देने के लिए अलग से लॉक आवागमन की आवश्यकता नहीं है। वास्तव में छोटे आकार के कारण उन्हें जहाजों के आवागमन के दौरान कुछ घंटों के लिए बर्थ स्थान आवंटित किया जाता है और कार्गो उतरने/चढ़ाने के लिए उन्हें एक बर्थ से दूसरी बर्थ पर जाना पड़ता है। फिर भी, समुद्र में जाने की आज्ञा प्राप्त करने वाले पोत, समुद्र में जाने वाले अन्य पोतों के समान बड़े पोत होंगे। समुद्र में जाने वाले पोतों के सदृश उन्हें भी बर्थ स्थान की आवश्यकता होगी। परिणामतः यह विचार किया गया था कि अंतर्देशीय पोतों पर लागू होने वाली छूट इन पोतों पर लागू नहीं होनी चाहिए। तटीय पोतों पर लागू होने वाली दरें ऐसे पोतों के लिए सबसे उपयुक्त मानी गयी हैं और इसी अनुसार प्रस्तावित किया गया है।
(ख).	अंतर्देशीय पोतों पर प्रभारों की लेवी के मामले में वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करें।	जैसा कि ऊपर वर्णित किया गया है, कि छोटे आकार के कारण, अंतर्देशीय पोतों पर केवल डॉक शुल्क और ठहराव शुल्क ही आरोपित होते हैं जिनका प्रबंधन अभी डॉक पर किया जाता है। ये पोत मुख्यतः छोटे पोत होते हैं और समुद्र में जाने की इन्हें अनुमति नहीं होती है साथ ही इन्हें पायलटेज सहायता, पृथक लॉक आवागमन की आवश्यकता नहीं होती और न ही इन्हें लगातार (सतत) बर्थ उपलब्ध कराई जाती है।
(x).	कच्चे तेल के लिए वर्तमान एकल वार्फेज शुल्क को दो श्रेणियों में विभाजित करने का प्रस्ताव है, जैसे - 2 एमएमटी प्रति वित्त वर्ष तक की मात्रा और 2 एमएमटी प्रति वित्त वर्ष से अधिक प्रबंधित की जाने वाली मात्रा के लिए। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित प्रस्तुत किया जाए:	नैपथा यातायत कई वर्षों से स्थिर है। नैपथा का उत्पादन 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः 1.44 एमएमटी , 1.62 एमएमटी और 1.22 एमएमटी था। नैपथा का औसत उत्पादन 2010-11 और 2011-12 में लगभग 1.5 एमएमटी था। वर्तमान आय को प्रभावित किए बिना अधिक कार्गो को प्रोत्साहित करने के लिए 1.5 एमएमटी से अधिक संवर्धित यातायत के लिए दरों में छूट प्रस्तावित की गयी है।
(क).	घाटशुल्क प्रभारों को दो वर्गों में विभाजित करने का कारण स्पष्ट करें।	
(ख).	2 एमएमटी को कट आफ सीमा रखने का आधार स्पष्ट करें।	
(ग).	दूसरे वर्ग के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर में 50 प्रतिशत कटौती प्रस्तावित करने का कारण और आधार का औचित्य बताएं।	
(xi).	नैपथा के लिए वर्तमान एकल वार्फेज शुल्क को दो श्रेणियों में विभाजित करने का प्रस्ताव है, जैसेय 1.5 एमएमटी प्रति वित्त वर्ष तक की मात्रा के लिए और 1.5 एमएमटी प्रति वित्त वर्ष से अधिक प्रबंधित की जाने वाली मात्रा के लिए। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित प्रस्तुत किया जाए:	नैपथा यातायत कई वर्षों से स्थिर है। नैपथा का उत्पादन 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः 1.44 एमएमटी , 1.62 एमएमटी और 1.22 एमएमटी था। नैपथा का औसत उत्पादन 2010-11 और 2011-12 में लगभग 1.5 एमएमटी था। वर्तमान आय को प्रभावित किए बिना अधिक कार्गो को प्रोत्साहित करने के लिए 1.5 एमएमटी से अधिक संवर्धित यातायत के लिए दरों में छूट प्रस्तावित की गयी है।
(क).	घाटशुल्क प्रभारों को दो वर्गों में विभाजित करने का कारण स्पष्ट करें।	
(ख).	1.5 एमएमटी को कट आफ सीमा रखने का आधार स्पष्ट करें।	
(ग).	दूसरे वर्ग के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर में 50 प्रतिशत कटौती प्रस्तावित करने का कारण और आधार का औचित्य बताएं।	
(xii).	केओपीटी ने एस.4.1. के क्रम सं. 2 और क्रम सं. 15 पर केओपीटी ने कुछ नई कार्गो मदों को शामिल करते हुए प्रशुल्क वर्ग के दायरे को चौड़ा किया है। इस सम्बंध में, केओपीटी यह पुष्टि करे कि क्या ऐसी शामिल की गई कार्गो मदें, मौजूदा प्रशुल्क वर्ग के लिए सही हैं।	यह पुष्टि की है कि इस खंड के दायरे को चौड़ा करना बिल तैयार करने में आधार स्तर पर बेहतर समझ के लिए किया गया है।
(xiii).	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर, केओपीटी की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण लगभग 25 प्रतिशत घाटा दर्शाता है। ऐसे परिदृश्य में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:	
(क).	'पाइपलाइनों द्वारा द्रवों गैस के प्रबंधन' के संबंध में वार्फेज दरों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं करने के कारण को केओपीटी द्वारा समझाया जाए। वास्तव में, केओपीटी नेवर्तमान एकल दरों में वृद्धि प्रस्तावित की है, जबकि दूसरी श्रेणी के वार्फेज दरों के लिए यह वर्तमान/प्रस्तावित दरों से 50% कम देखी गयी है।	'पाइपलाइनों द्वारा प्रबंधित द्रवों/गैस' की कीमतों में वर्षों से वृद्धि नहीं हुई है। टीएमपी को ज्ञात होगा कि पिछली बार केओपीटी द्वारा उक्त कार्गो के गोदी शुल्क में 10 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की गयी थी जबकि उक्त उप-गतिविधि घाटे में नहीं थी। केओपीटी ने तर्क दिया था कि क्रूड/पीओएल प्रबंधन गतिविधि में सम्मिलित सेवाओं की मूलभूत प्रकृति के कारण, आधिक्य में उत्पादन होता है और उस सीमा तक यह अन्य उप-सेवाओं को क्रॉस-सब्सिडी भी प्रदान करता है। सात ही, प्रबंधन गतिविधि में कम मानवशक्ति के उपयोग के कारण, ऐसी गतिविधि

के लिए वित्त और विविध मद का वितरण भी न्यूनतम होता है, क्योंकि टीएएमपी के द्वारा निर्धारित सूत्र के द्वारा वित्त और विविध मदों के अंतर्गत सेवा-निवृत्ति के लाभों का वितरण वेतन लागत और ओवरटाइम के अंतर के आधार पर होता है।

तथापि, टीएएमपी द्वारा उक्त तर्क की स्वीकार नहीं किया गया और उक्त कार्गो समूह की दरों में कोई वृद्धि नहीं की गयी क्योंकि गतिविधि आधिक्य प्रदर्शित कर रही थी। टीएएमपी द्वारा निर्धारित विधि के अनुसार उक्त गतिविधि अभी भी आधिक्य प्रदर्शित कर रही है। केओपीटी ने इस बार टीएएमपी द्वारा पिछले पुनरावलोकन के दौरान स्पष्ट की गयी स्थिति के आधार पर उक्त कार्गो समूह के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है।

जहां तक छूट का संबंध है यह एक मात्रा की सीमा से अधिक कार्गो पर लागू होती है जिसे वर्तमान प्रबंधन की अपेक्षा अधिक ऊंचे स्तर पर रखा गया है। परिणामस्वरूप, प्रस्तावित छूट से कार्गो द्वारा प्राप्त वर्तमान आय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

(ख).

प्रस्तावित क्रम संख्या 10, 11 और 12 पर 'निर्यातित लौह अयस्क', 'निर्यातित उष्णय कोयले', सभी प्रकार के कोयले निश्चित नहीं... की वार्षिक दरों में 30% की वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण बताया जाए।

तमिलनाडु जेनरेशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन कारपोरेशन लिमिटेड की टिप्पणियों का उत्तर देते समय ऊष्णय कोयले के यांत्रिक प्रबंधन की दरों में वृद्धि के कारणों को विस्तारपूर्वक समझाया गया है।

उल्लेखनीय है कि अयस्क और कोयले के प्लांट इतने अधिक घाटे में चल रहे हैं कि प्लांट अपनी संचालन लागत को पूरा करने में भी अक्षम हैं। यह स्थिति नीचे दी गयी तालिका में रेखांकित है:

एचडीसी के अयस्क तथा कोयला बर्थ की बर्थ-वार लाभदेयता दर्शाता विवरण प्रहस्तन लौह अयस्क और ताप कोयला केवल क्रमशः						
(रु० लाखों में)						
विवरण	अयस्क बर्थ (लौह अयस्क केवल)			कोयला बर्थ (ताप कोयला केवल)		
	2011-2012	2010-2011	2009-2010	2011-2012	2010-2011	2009-2010
प्रचालन आय:						
कार्गो प्रहस्तन आय	596.83	662.71	949.20	1954.31	1722.81	1051.13
कुल प्रचालन आय (क):	596.83	662.71	949.20	1954.31	1722.81	1051.13
प्रचालन व्यय:						
वेतन अतिरिक्त समयोपरि	153.82	152.45	148.55	1384.35	1372.01	1336.94
समयोपरि	483.29	566.03	777.71	53.70	62.89	86.41
स्टोर	58.21	90.67	175.09	176.46	133.82	232.72
फ्रिज लाभ	38.58	30.95	29.67	162.22	132.15	121.05
सामान्य व्यय	128.62	154.91	154.45	379.43	366.44	671.73
कुल प्रचालन व्यय समयोपरि अतिरिक्त (ख):	862.52	995.00	1285.47	2156.17	2067.31	2448.85
प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय (ग)	332.00	472.00	199.67	829.00	981.00	375.37
कुल प्रचालन व्यय [घ=ख+ग]	1194.52	1467.00	1485.13	2985.17	3048.31	2824.22
प्रचालन अधिशेष (+)/घाटा (-) [ङ=क-घ]	-597.69	-804.30	-535.94	-1030.87	-1325.50	-1773.09
एफएमआई का शेयर (च)	71.00	130.00	145.87	159.00	194.00	170.56
एफएमआई का हिस्सा (छ)	852.00	1292.00	530.28	2127.00	2684.00	1008.41
निवल अधिशेष (+) / घाटा(-) [ड=क-घ]	-1378.69	-1966.30	-920.35	-2998.87	-3815.50	-2610.95
प्रहस्तित कार्गो (एमएमटी में)	0.932	1.225	1.953	2.141	2.083	1.489

		<table><tr><td>पूर्वानुमानित कार्गो 0.85 एमएमटी</td><td></td><td>पूर्वानुमानित कार्गो 2 एमएमटी</td><td></td></tr><tr><td>प्रचालन व्यय की वसूली के लिए दर उपरिख्य अतिरिक्त [लागत में 5 प्रतिशत वृद्धि करते हुए]</td><td>106.55</td><td>113.20</td><td></td></tr><tr><td>प्रस्तावित दर</td><td>107.40</td><td>1132.72</td><td></td></tr></table>	पूर्वानुमानित कार्गो 0.85 एमएमटी		पूर्वानुमानित कार्गो 2 एमएमटी		प्रचालन व्यय की वसूली के लिए दर उपरिख्य अतिरिक्त [लागत में 5 प्रतिशत वृद्धि करते हुए]	106.55	113.20		प्रस्तावित दर	107.40	1132.72	
पूर्वानुमानित कार्गो 0.85 एमएमटी		पूर्वानुमानित कार्गो 2 एमएमटी												
प्रचालन व्यय की वसूली के लिए दर उपरिख्य अतिरिक्त [लागत में 5 प्रतिशत वृद्धि करते हुए]	106.55	113.20												
प्रस्तावित दर	107.40	1132.72												
		<p>यह ध्यान देने योग्य है कि प्रस्तावित सीमा था वर्तमान दरों में वृद्धि कम से कम संचालन लागत की भरपाई के लिए अवश्यामभवी है। यहां इस बात का उल्लेख करना भी आवश्यक है कि प्रस्तावित दरों द्वारा भी, गतिविधि को आवंटित होने वाले मद अनछुए ही रहेंगे। यदि प्रबंधन और सामान्य मदों की क्षतिपूर्ति होनी है, तो दरों को लौह अयस्क और ऊष्मीय कोयले दोनों के लिए 140.00 प्रति मेट्रिक टन से अधिक की वृद्धि करनी होगी।</p> <p>किन्तु, एक साथ इतनी तीव्र वृद्धि करने से बचने के लिए केओपीटी का प्रस्ताव है कि इस अवस्था में प्लांट को चलाने के लिए केवल संचालन लागत की भरपाई करने के लिए वृद्धि की जाए।</p> <p>यह जानना भी बहुत आवश्यक है कि केओपीटी ने हाल ही में कोयले के प्रबंधन प्लांट की कोयले की बर्थ की उत्पादकता में वृद्धि के लिए उच्च कीमत वाले एक स्टैकर-कम-रिक्लेमर की डिजाइन, आपूर्ति और स्थापना आदि के लिए आर्डर दिया है। अब, जब तक कि शुल्क को उचित रूप से बढ़ा कर संचालन लागत की भरपाई नहीं की जाती है, यह पूरा निवेश निष्फल हो जाएगा। साथ ही, संचालन लागत का प्रमुख भाग प्रकृति में स्थिर है। इसलिए जब तक इसे शुल्क द्वारा पूरा नहीं किया जाता, इसे किन्हीं अन्य गतिविधियों द्वारा क्रॉस-सब्सिडी प्रदान करनी होगी, जो वांछित नहीं होगा।</p>												
(ग).	कार्गो आइटम 'ब्रान' को वर्तमान क्रम संख्या 16 के स्थान पर प्रस्तावित क्रम संख्या 16 पर सूचीबद्ध करने का कारण, जिससे ब्रान के वर्तमान वार्फेज दरों में लगभग 14% की कमी प्रस्तावित होने का प्रभाव पड़ रहा है, इसका स्पष्टीकरण किया जाना है।	भूसी, जिसे मिलर की भूसी भी कहते हैं, खाद्यान्नों की सबसे बाहरी, कठोर परत होती है। वर्तमान दरों के पैमाने में 'खाद्यान्न और उनके उत्पाद' नाम से एक समूह है। फिर भी, कार्गो भूसी को किसी अन्य भोज्य और खाद्यान्न में वर्गीकृत नहीं है और इस समय वर्तमान में विभिन्न प्रकार के कार्गो के साथ वर्गीकृत है। परिणामस्वरूप गोदी दरों की अनुसूची को औचित्यपूर्ण बनाने की प्रक्रिया में, इसे ऐसी श्रेणी में डाला गया है जिसका संबंध अन्य भोज्य पदार्थों से है। जब भी इस प्रकार का औचित्यपूर्ण कार्य किया जाता है, दरों में अंतर हो जाना अवश्यामभवी है। जबकि भूसी के मामले में दरों में कमी देखी गयी है किन्तु कुछ अन्य मामलों में दरों में वृद्धि भी हो सकती है। इस बात का उल्लेख करना भी आवश्यक है कि पिछले दो तीन वर्षों में केओपीटी पर भूसी का प्रबंधन नगण्य है और इसलिए इस परिवर्तन का आय पर कोई प्रभाव नहीं है।												
(घ).	एस.7 में विलंबशुल्क प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं करने का कारण स्पष्ट करें।	डेमेरेज की वर्तमान दरें कार्गो के अनावश्यक रूप से डॉक पर एकत्रित होने को हतोत्साहित करने के लिए पर्याप्त हैं। इसके अतिरिक्त, कार्गो भंडारण को सुगम बनाने के लिए केओपीटी ने उपयोगकर्ताओं के प्रयोग के लिए लघु अवधि की आवंटन सुविधा प्रदान की है और इसलिए डेमेरेज द्वारा होने वाली आय नगण्य है। डेमेरेज दरों में वृद्धि से आय में वृद्धि शायद संभव नहीं है।												
(xiv).	वार्फेज अनुसूची के वर्तमान क्रम संख्या 14 पर कार्गो आइटम 'अन्य लौह धातु' और एस.4.1 पर वार्फेज अनुसूची के वर्तमान क्रम संख्या 16 पर 'बहुलक और बैग में अन्य रसायन' हटाने के कारण को स्पष्ट किया जाए।	गोदी दरों को औचित्यपूर्ण बनाने की प्रक्रिया में, किसी भी ऐसी शब्दावली को दूर रखने का प्रयत्न किया गया है जिससे जमीनी स्तर पर उसके स्पष्टीकरण संबंधी समस्या उत्पन्न नहीं हो। वास्तव में कस्टम्स के वर्गीकरण में ऐसा कोई वर्गीकरण उपलब्ध भी नहीं है। परिणामस्वरूप, कार्गो आइटम 'अन्य फर्स धातु' को हटा दिया गया है। किसी भी स्थिति में, उक्त वर्गीकरण का शायद ही ऐसा कोई कार्गो रहा हो, जिसे केओपीटी द्वारा हाल ही के बीते समय में प्रबंधित किया गया हो।												
(xv).	कार्गो आइटम 'बाईट्यूमेन' को वर्तमान क्रम संख्या 14 के स्थान पर प्रस्तावित क्रम संख्या 17 पर सूचीबद्ध करने का कारण, जिससे बाईट्यूमेन के वर्तमान वार्फेज दरों में लगभग 110% की वृद्धि प्रस्तावित होने का प्रभाव पड़ रहा है, इसका स्पष्टीकरण किया जाना है। इस संदर्भ में वार्फेज दरों में प्रस्तावित वृद्धि को तर्कसंगत ठहराते हुए केओपीटी से कार्यकारी तथा विश्लेषण प्रस्तुत करने का आग्रह किया जाता है।	वर्तमान समय में, बाईट्यूमेन को कोकिंग कोयले जैसे अन्य शुष्क बल्क कार्गो के समान समूह में वर्गीकृत किया गया है ,जबकि बाईट्यूमेन को ड्रमों में रखा जाता है न कि बल्क रूप में। बाईट्यूमेन, जिसे एस्फाल्ट नाम से भी जाना जाता है, चिपचिपा, काला और अत्यधिक श्यान द्रव अथवा पेट्रोलियम का अर्ध-ठोस रूप होता है। इस पदार्थ को पिच नाम का वर्ग प्रदान किया गया है। फिर भी, एस्फाल्ट पिच (कोलतार पिच को सम्मिलित करते हुए) को वर्तमान में विभिन्न समूह में वर्गीकृत किया गया है। गोदी के प्रयोग की विधि और प्रयोग की सीमा को देखते हुए, बाईट्यूमेन को एस्फाल्ट पिच वाली समान श्रृंखला में वर्गीकृत करना उपयुक्त है। जैसा कि ऊपर बताया जा चुका है, की पहली बार इस प्रकार के औचित्यपूर्ण करने के परिणामस्वरूप दरों में वृद्धि अथवा कमी हो सकती है।												

		‘भूसी’ के मामले में औचित्यपूर्ण कार्य के कारण शुल्क में कमी आ गयी है जबकि इस मामले में शुल्क में वृद्धि हो गयी है।																																
(xvi).	कार्गो आइटम ‘बाईट्यूमेन’ को वर्तमान क्रम संख्या 14 के स्थान पर प्रस्तावित क्रम संख्या 17 पर सूचीबद्ध करने का कारण, जिससे बाईट्यूमेन के वर्तमान वार्फेज दरों में लगभग 110% की वृद्धि प्रस्तावित होने का प्रभाव पड़ रहा है, इसका स्पष्टीकरण किया जाना है। इस संदर्भ में वार्फेज दरों में प्रस्तावित वृद्धि को तर्कसंगत ठहराते हुए केओपीटी से कार्यकारी तथा विश्लेषण प्रस्तुत करने का आग्रह किया जाता है।	‘बैग’ द्वारा प्रबंधित सभी प्रकार के कार्गो नाम के कार्गो आइटम को यह सुनिश्चित करने के लिए सम्मिलित किया गया है जिससे कि बैग द्वारा प्रबंधित कार्गो पर, अनिर्दिष्ट कार्गो के लिए लागू दरों से अधिक मूल्य नहीं लिया जाए (आइटम क्रम संख्या-21)। यदि इस वर्गीकरण को सम्मिलित नहीं किया जाता, तब कोई भी नया कार्गो, भले ही वह बैग में क्यों न हो, अनिर्दिष्ट कार्गो के लिए लागू दर के अनुसार ही लिया जाएगा, जो हमारे दृष्टिकोण के अनुसार संभवतः उचित नहीं होगा।																																
(xvii).	वर्तमान क्रम संख्या 16 से कार्गो आइटम ‘प्रोजेक्ट सामग्री, प्रोजेक्ट यंत्र, मशीनरी और स्पेयर्स’ को तोड़ने और वार्फेज अनुसूची में पृथक प्रविष्टि प्रस्तावित करने, जिससे उपरोक्त वर्णित सामानों के वर्तमान वार्फेज दरों में लगभग 235% की वृद्धि प्रस्तावित होने का प्रभाव पड़ रहा है, का कारण लागत की क्षतिपूर्ति के लिए है क्योंकि कार्गो का गमन बहुत धीरे-धीरे होता है और उच्च कीमत के सामान के रख-रखाव के लिए बहुत देखभाल की आवश्यकता होती है। इस संदर्भ में वार्फेज दरों में प्रस्तावित वृद्धि को तर्कसंगत ठहराते हुए केओपीटी द्वारा कार्यकारी तथा विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।	<p>‘प्रोजेक्ट सामग्री, प्रोजेक्ट यंत्र, मशीनरी और स्पेयर्स’ के सामान्य नामांकरण द्वारा दरों के आरोपण के वर्गीकरण लिए गंभीर समस्याएं उत्पन्न कर दी हैं। इस समस्या के कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गयी है जहां समान कार्गो के लिए भिन्न भिन्न दरें आरोपित की जा रही हैं और वह भी केवल कस्टम्स शुल्क मद के आधार पर, जिसके अंतर्गत कार्गो आयात किया जाता है, जो उचित नहीं है। उदाहरण के लिए, जब किसी कार्गो का आयात कस्टम्स शुल्क के अध्याय-98 (जिसका संबंध प्रोजेक्ट आयात से है) के अंतर्गत किया जाता है, इसे हम अभी प्रोजेक्ट कार्गो के रूप में वर्गीकृत कर रहे हैं किन्तु यदि इसी कार्गो का आयात कस्टम्स शुल्क के किसी अन्य अध्याय के अंतर्गत किया जाता है हम इस पर अनिर्दिष्ट श्रेणी के अंतर्गत शुल्क लगते हैं। पोर्ट अवस्थापना के उपयोग की सीमा क्योंकि कस्टम्स वर्गीकरण के अध्याय पर निर्भर नहीं है इसलिए इस कार्य को उचित नहीं माना जा सकता। पिछले पुनरावलोकन के दौरान भी टीएएमपी के समक्ष इस समस्या को चिन्हित किया गया था किन्तु प्रस्तावित परिवर्तन को अनुमोदित नहीं किया गया था।</p> <p>जहां तक ऐसे कार्गो की बहुत धीमी चालन प्रकृति के हमारे कारण का सम्बंध है, एचडीसी से सम्बंधित निम्नलिखित स्थिति टीएएमपी के विचार हेतु प्रस्तुत की गई है:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>कुल कार्गो (एमटी में)</th><th>कार्यगत हुकों की कुल सं.</th><th>औसत हुक शिफ्ट आउटपुट (मी.ट. प्रति हुक प्रति शिफ्ट)</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>3090294</td><td>3813</td><td>810</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>3159254</td><td>1534</td><td>2059</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>1852063</td><td>1491</td><td>1242</td></tr></table> <table><tr><th>वर्ष</th><th>कुल कार्गो (एमटी में)</th><th>कार्यगत हुकों की कुल सं.</th><th>औसत हुक शिफ्ट आउटपुट (मी.ट. प्रति हुक प्रति शिफ्ट)</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>108606</td><td>1095</td><td>99</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>225206</td><td>2120</td><td>106</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>181912</td><td>1583</td><td>115</td></tr></table> <p>औसत हुक शिफ्ट आउटपुट अन्य शुष्क बल्क कार्गो की अपेक्षा बहुत ही कम है, अनिर्दिष्ट कार्गो (प्रोजेक्ट कार्गो आदि सम्मिलित) प्रीत पोत प्रबंधित कार्गो की मात्रा के सापेक्ष शुष्क बल्क कार्गो की अपेक्षा पोर्ट अवस्थापना का बहुत अधिक प्रयोग करता है। साथ ही कुल कन्साइनमेंट का वजन, बड़े पोत के किसी पार्सल लोड से अधिक नहीं होता है। परिणामतः, वर्तमान दरों पर प्रोजेक्ट कार्गो द्वारा किया गया कुल भुगतान, किसी बड़े पोत की तुलना में बहुत ही कम है।</p>	वर्ष	कुल कार्गो (एमटी में)	कार्यगत हुकों की कुल सं.	औसत हुक शिफ्ट आउटपुट (मी.ट. प्रति हुक प्रति शिफ्ट)	2010-11	3090294	3813	810	2011-12	3159254	1534	2059	2012-13	1852063	1491	1242	वर्ष	कुल कार्गो (एमटी में)	कार्यगत हुकों की कुल सं.	औसत हुक शिफ्ट आउटपुट (मी.ट. प्रति हुक प्रति शिफ्ट)	2010-11	108606	1095	99	2011-12	225206	2120	106	2012-13	181912	1583	115
वर्ष	कुल कार्गो (एमटी में)	कार्यगत हुकों की कुल सं.	औसत हुक शिफ्ट आउटपुट (मी.ट. प्रति हुक प्रति शिफ्ट)																															
2010-11	3090294	3813	810																															
2011-12	3159254	1534	2059																															
2012-13	1852063	1491	1242																															
वर्ष	कुल कार्गो (एमटी में)	कार्यगत हुकों की कुल सं.	औसत हुक शिफ्ट आउटपुट (मी.ट. प्रति हुक प्रति शिफ्ट)																															
2010-11	108606	1095	99																															
2011-12	225206	2120	106																															
2012-13	181912	1583	115																															
(xviii).	वर्तमान एस.4.5 के अंतर्गत, समुद्र में जाने वाले पोतों के लिए बने बर्थ/जेटी पर उतरने/शिप किए जाने वाले कार्गो के लिए, 4.86 प्रति टन की वार्फेज दर लौह अयस्क के लिए और 19.44 प्रति टन की वार्फेज दर सभी कार्गो के लिए निर्धारित की जाती है। प्रस्तावित दरों के पैमाने में, केओपीटी ने समुद्र में जाने वाले पोतों के लिए बने बर्थ/जेटी पर उतरने/शिप किए जाने वाले कार्गो के लिए उपरोक्त दोनों दरों को 23.33 प्रति टन की एकल दर में बदल दिया है। एक समान दर निर्धारण को प्रस्तावित करने के कारण को स्पष्ट किया जाए। साथ ही, लौह अयस्क की स्थिति में उक्त मिलान से लौह अयस्क की	लौह अयस्क के लिए वर्तमान शुल्क एक प्रोत्साहन शुल्क था। लौह अयस्क द्वारा प्रयुक्त पोर्ट अवस्थापना किसी अन्य शुष्क बल्क कार्गो के ही समान है। इसलिए, यदि अव्यवहारिक होने के कारण प्रोत्साहन शुल्क को वापिस लेने से, प्रतिशतता के रूप में दरों में वृद्धि बहुत अधिक लग सकती है। इसलिए किसी प्रोत्साहन शुल्क के हटाए जाने पर प्रतिशतता में वृद्धि को मूल्यांकन का मानदंड नहीं माना जा सकता कि वृद्धि असमान है अथवा नहीं।																																

	दरों में 380% वृद्धि होने का प्रभाव पड़ सकता है। केओपीटी का कथन है कि लौह अयस्क गतिविधि की घाटे की स्थिति को देखते हुए यह वृद्धि की गयी है। इस संदर्भ में, केओपीटी द्वारा कार्यकारी प्रस्तुत की जाए जिससे वार्फेज दरों में प्रस्तावित वृद्धि से पोर्ट को होने वाली अतिरिक्त आय का निर्धारण किया जा सके।	
(xix).	एस.4.7 में नई टिप्पणी (बी) के अनुसार बर्थ पर अगले कार्गो को उतारने के लिए वार्फेज के 50 प्रतिशत को निर्धारित करने का आधार प्रस्तुत किया जाए। साथ ही बर्थ पर कार्गो के अगले ओवरसाइड उतारने पर लगने वाले वार्फेज की व्यवस्था को भी स्पष्ट किया जाए।	ओवरसाइड निर्वर्तन का संबंध बर्ट/जेटी/डॉक/बॉय में कार्यरत पोतों से निर्वर्तन के मामलों से हैं जो बिना क्वे से गुजरे दूसरे पोत/नाव तक पहुँच जाते हैं। इस कार्य के लिए वर्तमान तथा प्रस्तावित व्यवस्था के अंतर्गत 100% गोदी शुल्क आरोपित होता है। उसी कार्गो के दूसरे पोत/नाव से क्वे तक अगले निर्वर्तन के लिए 100% गोदी शुल्क के स्थान पर गोदी शुल्क में 50% छूट का प्रस्ताव रखा गया है।
(xx).	केओपीटी द्वारा प्रस्तावित एस.5.1. के क्रम संख्या 3 पर 'ड्रमों और बैग में प्रबंधित सभी प्रकार के कार्गो' नाम से एक नए कार्गो आइटम के लिए ऑन-बोर्ड अधिभार प्रस्तुत किए गए हैं उक्त प्रस्तावित कार्गो आइटम प्रस्तुत करने के लिए प्रस्तावित अधिभार की गणना करने के लिए केओपीटी द्वारा लागत तत्वों के साथ विस्तृत कार्यकारी प्रस्तुत की जाए।	इस कार्गो श्रेणी को यह सुनिश्चित करने के लिए सम्मिलित किया गया है कि बैग और ड्रमों द्वारा प्रबंधित कार्गो पर समान रूप से शुल्क स्थापित हो और उन पर अनिर्दिष्ट कार्गो प्रबंधित करने जैसे विभिन्न प्रकार के प्रोजेक्ट कार्गो, मशीनरी इत्यादि के लिए प्रस्तावित उच्च दरें आरोपित नहीं हों। यदि यह कार्गो श्रेणी नहीं बनी तब बैग अथवा ड्रमों में प्रबंधित होने वाले किसी भी कार्गो पर अनिर्दिष्ट कार्गो के लिए प्रस्तावित दरों से अधिक दर लागू होगी जोकि उचित नहीं है क्योंकि बैगड्रम द्वारा कार्गो के प्रबंधन और बड़े आकार वाले भारी वजन तथा बहुत अधिक कीमत वाले कार्गो के प्रबंधन में बहुत अंतर है।
(xxi).	'कार, रबरयुक्त टायरों वाला कोई भी वाहन 3' के ऑन-बोर्ड प्रबंधन अधिभार में लगभग 50 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि के कारण स्पष्ट किए जाएं।	यह शुल्क केवल स्लिंग द्वारा पोतों से कार उतारने की स्थिति में ही लागू हो सकता है, जोकि दुर्लभ है किन्तु ऐसे संचालन बहुत समय लेते हैं और क्षति से बचने के लिए विशेष देख-भाल की आवश्यकता होती है। उपरोक्त को देखते हुए वृद्धि का प्रस्ताव रखा गया है।
(xxii).	केओपीटी द्वारा 'कोई भी कार्गो...' के ऑन-बोर्ड प्रबंधन अधिभार में लगभग 163% की प्रस्तावित वृद्धि के लिए यह कारण बताया गया है कि उक्त श्रेणी में आने वाले आइटम धीरे धीरे गति करने वाले तथा उच्च कीमत के होते हैं और दक्ष मजदूरों की आवश्यकता होती है। इस संदर्भ में ऑन-बोर्ड प्रबंधन अधिभार में प्रस्तावित वृद्धि का स्पष्टीकरण देते हुए केओपीटी द्वारा कार्यकारी और विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए। इस श्रेणी में वृद्धि करने का कारण यह है कि इस श्रेणी के अंतर्गत आने वाले आइटम धीरे-धीरे गति करने वाले तथा उच्च कीमत के होते हैं और दक्ष मजदूरों की आवश्यकता होती है, इसलिए प्रस्तावित क्रम संख्या 6 पर शुल्क सामान के नामाकरण को और अधिक स्पष्ट बनाया जाए जिससे इस प्रकार के कार्गो को प्रदर्शित करने के लिए किसी संकेत का प्रयोग किया जा सके।	इस प्रकार के कार्गो की अत्यधिक कम उत्पादकता ऊपर प्रश्न क्रमांक (Xvii) के उत्तर में तालिका के रूप में दी गयी है। देखा जा सकता है कि 18-52 लाख मेट्रिक टन कोकिंग कोयले के लिए, 2012-13 के दौरान 1491 हुकों की आवश्यकता थी जबकि इसके मुकाबले केवल 1-82 लाख मेट्रिक टन अनिर्दिष्ट कार्गो (प्रोजेक्ट कार्गो आदि सम्मिलित) के प्रबंधन के लिए 1583 हुक प्रयोग में लाए गए थे। अनिर्दिष्ट कार्गो के प्रबंधन के लिए ऑन-बोर्ड श्रमिकों की आवश्यकता, कोकिंग कोयले जैसे शुष्क बल्क कार्गो की अपेक्षा 10 गुने से भी अधिक है। ऑन-बोर्ड शुल्क द्वारा ऑन-बोर्ड श्रमिकों को लगाने का खर्च पूरा होता है, इसलिए प्रस्तावित रेट पूरी तरह से न्यायोचित है।
(xxiii).	क्रम संख्या 4 पर वर्तमान एस 6-1 के अनुसार वैगन टिपलर द्वारा उष्मीय कोयले की वैगन के लिए पृथक श्योर प्रबंधन अधिभार, कोयले की मानविक उतराई और उष्मीय कोयले के ट्रांसफर (यांत्रिक प्रणाली के अतिरिक्त किसी अन्य विधि द्वारा) के लिए निर्दिष्ट किए गए हैं। इसी प्रकार क्रम संख्या 5 पर वर्तमान एस 6.1 के अनुसार वैगन टिपलर द्वारा लौह अयस्क की वैगन के लिए पृथक श्योर प्रबंधन अधिभार, लौह अयस्क की मानविक उतराई और लौह अयस्क के ट्रांसफर (यांत्रिक प्रणाली के अतिरिक्त किसी अन्य विधि द्वारा) के लिए निर्दिष्ट किए गए हैं। अब, प्रस्तावित दरों के पैमाने में, वैगन टिपलर द्वारा उष्मीय कोयले/लौह अयस्क/लौह अयस्क पैलेट वैगन की उतराई के लिए क्रम संख्या 4 पर एकल दर प्रस्तावित की गयी है। इस संदर्भ में, केओपीटी द्वारा निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए जाएं:	वर्तमान दरों के पैमाने के अनुसार मानविक उतराई और ऊष्मीय कोयले/लौह अयस्क के क्वे तक स्थानांतरण का कुल शुल्क, अन्य कार्गो के लिए दोनों कार्यों के सम्मिलित शुल्क से बहुत अधिक है। इसे उचित नहीं माना गया। परिणामस्वरूप, सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के उक्त कार्यों के लिए केवल एकल दर का प्रस्ताव रखा गया है। जैसा कि ऊपर बताया गया है कि, उपरोक्त परिवर्तन से ऐसे कार्गो के प्रबंधन की दर में वृद्धि नहीं होगी। साथ ही, हम इस प्रकार के कार्यों का संचालन नहीं करते हैं। ऊष्मीय कोयले और लौह अयस्क के लिए इस प्रकार के प्रबंधन के लिए दरें केवल इसी लिए रखी गयी हैं जिससे किसी प्रकार की स्थिति उत्पन्न होने पर उससे निपटा जा सके अथवा किसी स्थिति में यांत्रिक प्रणाली खराब हो जाए और केओपीटी द्वारा सेवा प्रदान करने का निर्णय लिया जाए।
(क).	उष्मीय कोयले/लौह अयस्क वैगन की मानविक उतराई की दरें, उष्मीय कोयले/लौह अयस्क के ट्रांसफर की दरें (यांत्रिक प्रणाली के अतिरिक्त किसी अन्य विधि द्वारा) हटाने के कारणों को स्पष्ट किया जाए।	
(ख).	उष्मीय कोयले और लौह अयस्क के लिए श्योर प्रबंधन अधिभार में प्रस्तावित वृद्धि को युक्तिसंगत बताते हुए केओपीटी द्वारा कार्यकारी तथा विश्लेषण प्रस्तुत किए जाएं।	
(ग).	यदि केओपीटी की मंशा लौह अयस्क और उष्मीय कोयले के श्योर	

	प्रबंधन के लिए कम्पोजिट दरें प्रस्तावित करने की है, तो वर्तमान दरों के पैमाने पर पहले से ही निर्दिष्ट सेवाओं को प्रस्तावित दरों के पैमाने में टिप्पणी के रूप में सूचीबद्ध किया जाए।	
(xxiv). (क).	पोर्ट द्वारा संशोधित फॉर्म-1 में एस 6.1 की क्रम संख्या 5 पर शुल्क सामानों में परिवर्तनों को प्रस्तावित करने के कारण नहीं दिए गए हैं। केओपीटी द्वारा इन्हें प्रस्तुत किया जाए।	उपरोक्त के अतिरिक्त, एक परिवर्तन जो अभी तक हुआ है, वह है ऊष्मीय कोयले और लौह अयस्क के टिपलिंग शुल्क को एक साथ मिलाते हुए, दोनों को एकल समूह के अन्दर रखना और लौह अयस्क के पेलेट भी इसी गुप में सम्मिलित थे। ऊष्मीय कोयले और लौह अयस्क के टिपलिंग शुल्क को एक साथ लाने का प्रस्ताव पिछले पुनरावलोकन के दौरान भी किया गया था क्योंकि टिपलिंग की लागत की प्रकृति मुख्यतः स्थिर है और टिपल किये गए कार्गो के प्रकार से नहीं बदलती है। इसे पुनरु प्रस्तावित किया गया है।
(ख).	केओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रावधानों में एचडीसी की बर्थ क्रमांक 2 और 8 को दिए गए वर्तमान संदर्भ हटाने के कारणों का स्पष्टीकरण भी दिया जाए।	बर्थ क्रमांक 2 और 8 को सज्जित करने के लिए अनुबंधित ठेकेदार ने अनुबंध को अधूरा छोड़ दिया और इसके स्थान पर नए ठेकेदार को खोजने की प्रक्रिया चल रही है। इसके आगे, केओपीटी ने पहले से ही एचडीसी की बर्थ क्रमांक-4बी पर तट प्रबंधन गतिविधि के टैंडर पर कार्य करने का निर्णय ले लिया है। अब विभिन्न बर्थों के लिए तटों पर समरूप गतिविधियों के लिए एक समान दर का होना उपयुक्त माना जाता है। परिणामस्वरूप सभी के लिए एक दर की स्थापना करनी पड़ेगी।
(xxv).	'सेक्शन 6 के लिए नोट' में वर्तमान नोट क्रमांक (iv) को हटाने का कारण स्पष्ट किया जाए।	जैसा कि पहले वर्णन क्या गया है कि वैगन को खाली करने और ऊष्मीय कोयले के तट से क्वे तक स्थानान्तरण का कुल शुल्क अन्य शुल्क बल्क कार्गो की समान गतिविधियों के लिए कहीं अधिक था। उस समय हमने 30: की छूट देने का प्रावधान सम्मिलित किया था यदि इस प्रकार की गतिविधियों को पोर्ट के विचारानुसार किया जाता है। किन्तु, अब हमने सभी कार्गो की उक्त गतिविधियों के लिए एक समान दरों की संरचना प्रस्तावित की है जिससे ऊष्मीय कोयले के लिए प्रभावी रूप से दरें कम हो गयी हैं और परिणामस्वरूप छूट अब व्यवहार्य नहीं है।
(xxvi).	केओपीटी द्वारा प्रस्तावित एस.9 के क्रम संख्या 6 पर वैगन द्वारा चढ़ाने/उतारने/शुष्क बल्क कार्गो की चढ़ाई/उताराई को दोबारा स्टैक करने का अधिभार रु0 49.50 प्रति मेट्रिक टन और ट्रक द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की चढ़ाई/उताराई के लिए रु0 31.68 प्रति मेट्रिक टन प्रस्तुत किए गए हैं। केओपीटी द्वारा कार्यकारी और लागत विवरण सहित प्रस्तावित दरों को युक्तिसंगत ठहराया जाए।	अभी हाल ही में बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर सज्जित करने के काम के लिए अनुबंधित ठेकेदार द्वारा अनुबंध अधूरे छोड़ दिए जाने की स्थिति को रोकने के लिए, केओपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो को वैगन और ट्रकों में भरने के लिए टैंडर आमंत्रित किए गए थे। प्रतियोगी बिडिंग द्वारा प्राप्त दरें निम्नवत थीं: वैगनों पर लदाई – रु0 25.00 प्रति मी.ट. ट्रकों पर लदाई – रु0 16.00 प्रति मी.ट. उक्त दरें एचएसडी की लागत पर निर्भर हैं, जो बहुत तेजी से बढ़ रही है जबकि दरों के पैमाने के अनुसार दरें तीन वर्षों तक वैध रहेंगी। यदि केओपीटी द्वारा इस प्रकार की सेवाएँ उपलब्ध करायी जाती हैं तब कुछ मदों को आत्मसात करना होगा। इन सबका विचार करते हुए, उक्त गतिविधियों के लिए दरों को प्रस्तावित किया गया है जिसे युक्ति सांगत माना जा रहा है।
(xxvii).	एस.10.1 में वर्तमान टिप्पणी क्रमांक (क), जो एचडीसी पर प्रबंधित कच्चे तेल के संदर्भ में वार्फेज और ऑन-बोर्ड अधिभार में छूट निर्दिष्ट करती है, को हटाने का कारण बताया जाए।	एक निश्चित सीमा से आगे क्रूड को प्रबंधित करने की दरें, पहले से ही दरों की संरचना में निर्धारित की गयी हैं। इसलिए उक्त टिप्पणी की अब कोई आवश्यकता नहीं है।
(xxviii).	इसी प्रकार, एस.10.2 में वर्तमान टिप्पणी क्रमांक (बी), जो केडीसी पर प्रबंधित कच्चे तेल के संदर्भ में वार्फेज और ऑन-बोर्ड अधिभार में छूट निर्दिष्ट करती है, को हटाने का कारण बताया जाए।	एक निश्चित सीमा से आगे क्रूड को प्रबंधित करने की दरें, पहले से ही दरों की संरचना में निर्धारित की गयी हैं। इसलिए उक्त टिप्पणी की अब कोई आवश्यकता नहीं है।
(xxix).	एस.13.1 में प्रस्तावित टिप्पणी क्रमांक (iii) में, केओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि ओवर डायमेंशनल कंटेनर की स्थिति में, दरें, सामान्य ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के दरों की 1.25 गुना होंगी। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित को स्पष्ट किया जाए:	
(क).	क्या उक्त टिप्पणी में ओवर डायमेंशनल कंटेनर के संदर्भ का अर्थ, 'ओवर डायमेंशनल ट्रांसशिपमेंट कंटेनर' अथवा 'सामान्य ओवर डायमेंशनल कंटेनर' से है।	खंड-13 ट्रांसशिपमेंट से संबंधित है और उसके अंतर्गत टिप्पणी (iii) ओवर डायमेंशनल ट्रांसशिपमेंट कंटेनर से संबंधित है।
(ख).	सामान्य पोतांतरण कंटेनर की दर के 1.25 गुना पर अति आयामी कंटेनरों के लिए दरें निर्धारित करने हेतु आधार बताएं।	सामान्य अति-आयामीय कंटेनरों की दर सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना है। इसलिए, अति-आयामीय पोतांतरण कंटेनरों के लिए भी यह प्रभार सामान्य पोतांतरण कंटेनर दर के 1.25 गुना पर प्रस्तावित की गई है।

(xxx).	एस.14.1 के क्रम संख्या 1 पर वर्तमान दरें, जो क्वे हेड द्वारा ऑन-बोर्ड कंटेनर की शिपिंग के लिए विविध अधिभार निर्दिष्ट करता है, दो भागों में विभाजित किया गया है, पोर्ट मजदूरों के बिना क्वे हेड द्वारा ऑन-बोर्ड कंटेनर की शिपिंग और पोर्ट मजदूरों के साथ क्वे हेड द्वारा ऑन-बोर्ड कंटेनर की शिपिंग, और साथ ही दो भिन्न दरें भी निर्दिष्ट की गयी हैं। साथ ही उन मामलों के लिए भी नई दरें प्रस्तुत की गयी हैं जहां कंटेनर की शिपिंग क्वे हेड से न होकर और पोर्ट मजदूरों द्वारा होती है। इस संदर्भ में केओपीटी निम्नलिखित प्रस्तुत करें:													
(क).	मौजूदा प्रभार को दो वर्गों में बांटने का कारण स्पष्ट करें।	केडीएस और एचडीसी के संचालन में थोड़ा सा अंतर है क्योंकि एचडीसी में केओपीटी द्वारा ऑन-बोर्ड श्रमिक उपलब्ध कराए जाते हैं जबकि केडीएस में ऐसा नहीं होता। एचडीसी और केडीएस में उक्त कार्यों के लिए लगने वाले शुल्क के कारण स्पष्टीकरण में अंतर उत्पन्न हो गए हैं जिससे ग्राहकों में असंतोष की भावना है। इस प्रकार की समस्याओं को दूर करने के लिए, अब एक स्पष्ट प्रावधान निर्मित कर दिया गया है।												
(ख).	घाट हैड के माध्यम से और पत्तन लेबर तैनात किए बिना कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए नई दर प्रस्तावित करने का कारण।	जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, एचडीसी ऑन-बोर्ड लेबर उपलब्ध करवाता है और तदनुसार लेबर की आपूर्ति के साथ उक्त प्रचालन के लए नई दर निर्धारित की गई है जैसे स्थानांतरण पोत के ऑन बोर्ड पर सीमित है।												
(ग).	केओपीटी इस प्रकार के कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए वर्तमान में वसूली की गई दरों को भी स्पष्ट करें।	वर्तमान समय में एचडीसी, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ/पोर्ट यंत्रों द्वारा दोबारा ढेर बनाने के लिए निर्धारित शुल्क एस.14.1(4), और आरएमक्यूसी शुल्क ले रही है क्योंकि मौजूदा दरों के पैमाने में इस प्रकार के कार्यों के लिए ऑन-बोर्ड श्रमिक उपलब्ध कराने के लिए कोई विशिष्ट शुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। प्रस्ताव में ऑन बोर्ड कंटेनर के स्थानांतरण के लिए विशिष्ट दरें, क्वे द्वारा नहीं अपितु पोर्ट श्रमिकों के लगाने से सम्मिलित की गयी हैं।												
(घ).	केओपीटी उक्त तीन गतिविधियों के लिए प्रस्तावित दरों का औचित्य बताते हुए गणनाएं और विश्लेषण भेजे।	यह दर पत्तन उपस्कर द्वारा कंटेनर के लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ/रिस्टेकिंग की मौजूदा दर के बराबर प्रस्तावित की गई है।												
(xxxi).	रीफर कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए दरों में 50 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण का औचित्य बताएं।	<p>प्राधिकरण को यह जानकारी होगी कि बिजली की लागत पिछले दो वर्षों में बहुत बढ़ गई है। उदाहरणार्थ डॉक जोन एचडीसी के लिए बिजली की खरीद लागत दर्शाते हुए तालिका से यह देखा जाए जो नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><td>माह</td><td>केडब्ल्यूएच</td><td>बिल मूल्य (रु०)</td><td>प्रभावी दर (रु०)</td></tr><tr><td>अप्रैल 2011</td><td>1798000</td><td>86.87 लाख</td><td>4.83/केडब्ल्यूएच</td></tr><tr><td>अप्रैल 2013</td><td>1553600</td><td>114.03 लाख</td><td>7.33/केडब्ल्यूएच</td></tr></table> <p>उक्त सेवाओं के लिए आंतरिक बिजली आपूर्ति सुविधा के अनुरक्षण की लागत के अलावा उक्त सेवा पिछले कुछ वर्षों में बढ़ी है।</p> <p>बिजली प्रशुल्क में तेज बढ़ोतरी पर विचार करते हुए, प्रस्तावित दर पूरी तरह तर्कसंगत है।</p>	माह	केडब्ल्यूएच	बिल मूल्य (रु०)	प्रभावी दर (रु०)	अप्रैल 2011	1798000	86.87 लाख	4.83/केडब्ल्यूएच	अप्रैल 2013	1553600	114.03 लाख	7.33/केडब्ल्यूएच
माह	केडब्ल्यूएच	बिल मूल्य (रु०)	प्रभावी दर (रु०)											
अप्रैल 2011	1798000	86.87 लाख	4.83/केडब्ल्यूएच											
अप्रैल 2013	1553600	114.03 लाख	7.33/केडब्ल्यूएच											
(xxxii).	प्रस्तावित एस.14.1 के क्र.सं. 4 पर मौजूदा प्रावधान को पुनः शब्दबद्ध करने का कारण स्पष्ट करें।	यह बेहतर समझ और निचले स्तर पर स्पष्टता के लिए किया गया है।												
(xxxiii).	एस.14.1 के क्र.सं. 10 पर केओपीटी ने गेट डिलीवरी/कंटेनर पर प्रभार प्राप्त करने जिसपर समेकित बॉक्स दर वसूल नहीं की जाती है, के लिए रु० 500/- प्रति टीईयू का प्रभार शामिल किया है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:													
(क).	ऐसे कंटेनरों पर वर्तमान पर प्रभारित प्रभार।	वर्तमान में यार्ड में लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ, यदि पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया जाता है, के लिए प्रभार ही वसूल किए जा रहे हैं।												
(ख).	उक्त सेवा के लिए प्रस्तावित प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें।	यह दर किसी लागत पर आधारित नहीं है। यह कुछ लेन-देन की प्रक्रिया में पोर्ट की मानवशक्ति और प्रलेखन के शामिल होने के कारण कुछ लागत तत्वों की भरपाई के लिए एक प्रस्ताव मात्र है, जहां कंपोजिट बॉक्स दरें, जिनमें गोदी-शुल्क सम्मिलित है, वसूल नहीं हो पातीं। इस प्रकार की घटनाओं की संख्या बहुत कम												

		(निरर्थक) है। इसी प्रकार के प्रावधान भाग 3 पर विविध दरों के अंतर्गत सेक्शन 16.1 क्रमांक 7 पर कार्गो के लिए पहले से ही मौजूद है। दरों के पैमाने में, इस प्रकार के प्रावधानों की अनुपस्थिति में, शुल्क की वसूली में अक्सर भ्रम उत्पन्न हो जाता है, जब कभी भी इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न हो जाती है।								
(xxxiv).	एस.14.1 के क्र.सं. 11 पर केओपीटी ने कंटेनरों की ऑन-बोर्ड लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक को लगाना और उतारना तथा सहयोगी दस्तावेजों के लिए रु0 120/- प्रति टीईयू का प्रभार शामिल किया है। इस सम्बंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-									
(क).	कंटेनरों के लिए उपलब्ध करवाई गई ऐसी सेवाओं के लिए वर्तमान में वसूल किए गए प्रभार।	पत्तन ने नई सेवा के रूप में यह सेवा चलाने की परिकल्पना की है। वर्तमान में, कुछ मामलों में, पत्तन केवल ऐसी सेवाओं, जो उनकी सेवा के प्रभार के लिए प्रयुक्त की जाती है, के पोत एजेंट तथा निजी सेवा प्रदाता के बीच सहयोगी के रूप में ही कार्य करता है।								
(ख).	उक्त सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें।	<table><tr><td colspan="2">कंटेनरों की ऑन-बोर्ड लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक को लगाना और उतारना तथा सहयोगी दस्तावेजों के लिए ब्योरे</td></tr><tr><td>निजी एजेंसी को प्रति टीईयू देय अनुमानित दर (मार्केट सर्वेक्षण के अनुसार)</td><td>रु0 83/-</td></tr><tr><td>जोड़ें: 45 प्रतिशत की दर से प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय (कंटेनर उप-गतिविधि)</td><td>रु0 37/-</td></tr><tr><td>कुल दर प्रति टीईयू</td><td>रु0 120/-</td></tr></table> <p>केओपीटी ने उपयोक्ताओं को लागत पर प्रत्यक्ष उपरिव्यय (प्रबंधन एवं सामान्य) ही वसूल करने का प्रस्ताव किया है। किसी अन्य उपरिव्यय अथवा प्रतिलाभ पर विचार नहीं किया जा रहा है।</p>	कंटेनरों की ऑन-बोर्ड लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक को लगाना और उतारना तथा सहयोगी दस्तावेजों के लिए ब्योरे		निजी एजेंसी को प्रति टीईयू देय अनुमानित दर (मार्केट सर्वेक्षण के अनुसार)	रु0 83/-	जोड़ें: 45 प्रतिशत की दर से प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय (कंटेनर उप-गतिविधि)	रु0 37/-	कुल दर प्रति टीईयू	रु0 120/-
कंटेनरों की ऑन-बोर्ड लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक को लगाना और उतारना तथा सहयोगी दस्तावेजों के लिए ब्योरे										
निजी एजेंसी को प्रति टीईयू देय अनुमानित दर (मार्केट सर्वेक्षण के अनुसार)	रु0 83/-									
जोड़ें: 45 प्रतिशत की दर से प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय (कंटेनर उप-गतिविधि)	रु0 37/-									
कुल दर प्रति टीईयू	रु0 120/-									
(xxv).	एस.14.1 की क्रम संख्या 12 पर केओपीटी द्वारा, समय समाप्ति अवधि के बाद अंदर आने वाले एक्सजक्स्पोर्ट लोड कंटेनर अथवा एक्सपोर्ट लोड कंटेनर तैयार करने की समय सीमा अवधि की समाप्ति के पश्चात रु0 1000/- प्रति टीईयू का अधिभार प्रस्तुत किया है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा निम्नलिखित पर स्पष्टीकरण/प्रस्तुति दी जाए।									
(क).	ऐसे कंटेनरों पर वर्तमान में वसूल किए गए प्रभार।	वर्तमान में, कोई प्रभार नहीं है।								
(ख).	ऐसे कंटेनर के लिए प्रस्तावित प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें।	कोई लागत तत्व प्रस्तावित प्रभार के लिए सुविचारित नहीं किया गया है। निर्यात कंटेनर में समय पर प्रवेश नहीं करने पर सामान्य जुर्माना है। यह विलंब प्रायः पोत प्रचालन तथा नौचालन को विलंबित करता है, इस प्रकार पत्तन की समग्र कार्य योजना प्रभावित हुई।								
(xxxvi).	सेक्शन 15 की टिप्पणी के लिए टिप्पणी क्रमांक 2(बी) पर ओवर डायमेंशनल कंटेनर पर उनके क्रमिक आकार तथा कंटेनर के प्रकार के अनुसार लागू होने वाली दरों के दोगुने डेमेरेज अधिभार प्रस्तावित करने के आधार को स्पष्ट किया जाए।	कोई भी ओवर डायमेंशनल कंटेनर, कंटेनर भंडारण यार्ड में, कुछ नहीं तो, कम से कम दो कंटेनर सोरेज स्लॉट का स्थान घेरता था। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए, ओवर डायमेंशनल कंटेनर की डेमेरेज, सामान्य कंटेनर की दर की दोगुनी प्रस्तावित की गयी है।								
(xxxvii).	सेक्शन 15 की टिप्पणी के लिए टिप्पणी क्रमांक 14 पर तटीय कंटेनर और अंतर्देशीय कंटेनर के लिए एक समान डेमेरेज अधिभार प्रस्तावित करने के आधार को स्पष्ट किया जाए।	आईडब्ल्यूटी कंटेनर के लिए, यद्यपि उनके प्रबंधन के लिए अलग कंपोजिट बॉक्स दरें होती हैं, किन्तु मौजूदा दरों के पैमाने में डॉक्स के अंदर भंडारण के लिए कोई अलग डेमेरेज दरें नहीं हैं। इसलिए यह टिप्पणी इस सोच के साथ प्रस्तावित की गयी है कि आईडब्ल्यूटी कंटेनरों इस प्रकार की दरों में कुछ छूट प्राप्त होनी चाहिए जैसे विदेशी कंटेनर की तुलना में तटीय कंटेनर।								
(xxxviii).	एस.16.1 पर निर्दिष्ट विभिन्न विविध अधिभारों में 10% से 178% की रेंज में प्रस्तावित वृद्धि का स्पष्टीकरण दिया जाए।	मजदूरी में संशोधन और महंगाई भत्ते में वृद्धि के कारण पोर्ट श्रमिकों/स्टाफ को लगाने की वर्तमान लागत बहुत बढ़ गयी है। कर्मचारियों के वर्तमान वेतन के प्रारूप को देखते हुए प्रस्तावित दरों तक पहुंचा जा सका है। एचएसडी मूल्य निर्धारण की सरकारी नीति में परिवर्तन के कारण लोकोमोटिव को चलाने की ईंधन लागत बहुत अधिक बढ़ गयी है। रख-रखाव लागत और अन्य सहायक लागतें भी बहुत अधिक बढ़ चुकी हैं। इसक अतिरिक्त केओपीटी की रेलवे गतिविधि घाटे में चल रही है और प्राधिकरण इस घाटे को क्रॉस-सब्सिडी द्वारा पूरा करने की अनुमति नहीं दे रहा है। परिणामतः रेलवे दरों में वृद्धि करना बहुत आवश्यक हो गया है जिसकी लागत पिछले कुछ वर्षों में कई गुना बढ़ चुकी है।								

		सामान्य रूप से, विविध सेवाओं के माध्यम से अतिरिक्त आय उत्पन्न करने का प्रयत्न किया गया है जो विशिष्ट सेवाएँ होती हैं और विशिष्ट उपयोगकर्ताओं द्वारा मांगी जाती हैं और सभी ग्राहकों पर आरोपित नहीं की जाती हैं, जिससे उपयोगकर्ताओं पर मूलभूत दरों में उच्च वृद्धि से बोझ नहीं पड़े। पूँजीगत लागत, संचालन लागत, आरओसीई, और अनुमानित कार्गो आउटपुट पर उचित रूप से विचार करने के पश्चात चलित हार्बर क्रेन की लागत पर पहुँचा जा सका है और इसे किसी एक विशेष अनुबंध से जोड़ा नहीं जा सकता।																					
(xxxix). (क).	गैर-कमीशन वाहनों पर रु0 12/- प्रति एक्सल के मौजूदा दर से निर्दिष्ट स्टेबल अधिभार के स्थान पर केओपीटी नेअब प्रस्तावित किया है कि रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर नोटीफाई की गई दरें आरोपित की जाएंगी। इस संदर्भ में केओपीटी का कथन है कि यह व्यवस्था केडीएस रेलवे की बहुत अधिक घाटे में चलने के कारण और प्रयुक्त अवस्थापना की तुलना में वर्तमान दरों का बहुत कम होना है। इस संदर्भ में यह कथन है कि पूर्व में केडीएस रेलवे घाटे में रही है। इसलिए इस बात की व्याख्या की जानी है कि रेलवे बोर्ड द्वारा नोटीफाई हुए दरों के आरोपण को प्रस्तावित करने की आवश्यकता केओपीटी को होती है।	यह एक वास्तविकता है कि केडीएस रेलवे पूर्व में हमेशा घाटे में ही रही है और हर बार केओपीटी के दरों के पैमाने के सामान्य पुनरावलोकन के दौरान प्राधिकरण इस मामले को उठाता था। प्राधिकरण द्वारा उक्त गतिविधि के घाटे को अन्य गतिविधि द्वारा क्रॉस-सब्सिडी प्रदान करने की अनुमति नहीं दी गयी। प्रस्तावित प्रावधान रेलवे गतिविधि में घाटे को कम करने के लिए आय में वृद्धि के लिए एक कदम मात्र है। क्योंकि यह सेवा, रेलवे सेवा है, इसलिए यह अधिक तर्क-सांगत होगा कि दरें रेलवे के समान ही हों।																					
(ख).	केओपीटी स्पष्ट करेगा क्या स्थाईकरण के लिए दरें निर्धारित करने का काम प्राधिकरण अथवा भारतीय रेलवे के अधिकारक्षेत्र में आता है।	भारतीय रेलवे केवल स्थानीय माल ढुलाई की दरें, टर्मिनल शुल्क और पोर्ट रेलवे के लिए वैगन डेमेरेज शुल्क अधिसूचित करती है। अन्य रेल सेवाओं के लिए दरों के आरोपण संबंधी भारतीय रेलवे की अनुमति प्राप्त होने की कोई समय अवधि नहीं है, जिसे पोर्ट अपने उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध करा सके। पूर्व में, इस प्रकार की सभी दरें पूरी तरह से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित की जाती थीं।																					
(XL).	केओपीटी ने एस.16.1 के क्र.सं. 12(पी) पर एक्सकवेटर किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार शामिल किए हैं। केओपीटी प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में गणना भेजते हुए प्रस्तावित प्रभार का औचित्य बताए।	वर्तमान में केओपीटी के पास कोई उत्खनन नहीं है जिनका प्रयोग कोयले के भंडारण गृह पर आग बुझाने और कुछ विविध आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु होता है। एचडीसी पर इनको सामयिक अनुबंधों द्वारा किराए पर लिया जाता है। प्रस्तावित दरों तक पहुँचने के लिए वर्तमान किराए की दर में आने वाले वर्षों में ईंधन और श्रमिक लागतों में वृद्धि के कारण किराए में होने वाली अनुमानित वृद्धि तथा एचडीसी के मानक मदों को जोड़ दिया गया है। एक कार्यकारी नीचे दी गयी है:																					
		<table border="1"> <tr> <td>एक्सकवेटर दर विश्लेषण:</td><td>रु0</td><td>इकाई</td></tr> <tr> <td>किराये पर लेने की वर्तमान लागत (2 वर्ष पुरानी दर, आमंत्रित नया टेंडर परन्तु कीमत ऑफर अभी खोली नहीं गई है)</td><td>1258.75</td><td>प्रति घंटा</td></tr> <tr> <td>अनुमानित वृद्धि नई किराया दर (ईंधन और लेबर लागत में उच्च बढ़ोतरी की वजह से प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत कम्पाउंडेड)</td><td>264</td><td>प्रति घंटा</td></tr> <tr> <td>उप जोड़:</td><td>1523</td><td>प्रति घंटा</td></tr> <tr> <td>मानक उपरिव्यय आबंटन (19.25%)</td><td>293</td><td>प्रति घंटा</td></tr> <tr> <td>उप जोड़:</td><td>1816</td><td>प्रति घंटा</td></tr> <tr> <td>प्रस्तावित दर:</td><td>1813</td><td>प्रति घंटा</td></tr> </table>	एक्सकवेटर दर विश्लेषण:	रु0	इकाई	किराये पर लेने की वर्तमान लागत (2 वर्ष पुरानी दर, आमंत्रित नया टेंडर परन्तु कीमत ऑफर अभी खोली नहीं गई है)	1258.75	प्रति घंटा	अनुमानित वृद्धि नई किराया दर (ईंधन और लेबर लागत में उच्च बढ़ोतरी की वजह से प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत कम्पाउंडेड)	264	प्रति घंटा	उप जोड़:	1523	प्रति घंटा	मानक उपरिव्यय आबंटन (19.25%)	293	प्रति घंटा	उप जोड़:	1816	प्रति घंटा	प्रस्तावित दर:	1813	प्रति घंटा
एक्सकवेटर दर विश्लेषण:	रु0	इकाई																					
किराये पर लेने की वर्तमान लागत (2 वर्ष पुरानी दर, आमंत्रित नया टेंडर परन्तु कीमत ऑफर अभी खोली नहीं गई है)	1258.75	प्रति घंटा																					
अनुमानित वृद्धि नई किराया दर (ईंधन और लेबर लागत में उच्च बढ़ोतरी की वजह से प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत कम्पाउंडेड)	264	प्रति घंटा																					
उप जोड़:	1523	प्रति घंटा																					
मानक उपरिव्यय आबंटन (19.25%)	293	प्रति घंटा																					
उप जोड़:	1816	प्रति घंटा																					
प्रस्तावित दर:	1813	प्रति घंटा																					
		इस संदर्भ में यह भी उल्लेख किया जाना चाहिए कि वर्तमान में इस लागत को प्रबंधन और सामान्य मदों द्वारा आत्मसात किया जाता है और सभी उपयोगकर्ताओं से शुल्क के रूप में प्राप्त किया जाता है। हांलाकि, अब यह बात उचित लगती है कि इस सेवा की लागत उन्हीं ग्राहकों से ली जानी चाहिए जो इसका उपयोग करते हैं न कि सबसे।																					
(XLi). (क).	केओपीटी एस.16.1 के क्र.सं. 13, 14 और 15 पर प्रस्तावित प्रावधान में एचडीसी के बर्थ सं. 2 और 8 में दिए गए मौजूदा संदर्भ को हटाने का कारण स्पष्ट करें।	अंतिम पुनरावलोकन के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में केओपीटी ने उन सभी बर्थों पर शुल्क लगाने के प्रस्ताव रखा था जहां कहीं भी ऐसी सुविधाएँ दी जा रही हैं, किन्तु दरों को अधिसूचित करते समय टीएएमपी ने बर्थ क्रमांक जोड़ दिए। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, कि उत्तरोत्तर रूप से बर्थ को सज्जित करने का निर्णय केओपीटी द्वारा सैद्धांतिक रूप से लिया जा चुका है और वास्तव में बर्थ क्रमांक-4बी को एमएचसी सुविधाएँ उपलब्ध करा दी गयी हैं। बर्थों के लिए इस प्रकार की सुविधाओं के लिए एक समान दरों के लिए केओपीटी ने फिर से किसी बर्थ को संदर्भित किए बिना उक्त शुल्क का प्रस्ताव रखा है।																					

(ख).	शुष्क बल्क कार्गो के लिए एक एमएचसी की वास्तविक प्रतिदिन उत्पादकता पिछले तीन वर्षों के दौरान वर्ष-वार और कार्गो-वार भेजें।	कृपया ध्यान दें कि उत्पादकता मानदंड दो एमएचसी को साथ लेकर स्थिर किए गए थे और परिणामतः प्रत्येक एमएचसी के लिए उत्पादकता का अलग से मूल्यांकन नहीं बनाया गया है और न ही उपलब्ध है। क्योंकि दोनों एमएचसी एक समान थे, इसलिए एक एमएचसी के लिए हमने दोनों एमएचसी को साथ लेकर उनकी उत्पादकता के 50% का प्रस्ताव यह देखते हुए रखा है कि किसी भी संचालन त्रुटि से केवल एक एमएचसी कार्यरत है।
(ग).	एस.16.1 के क्रमांक 13 पर टिप्पणी (ई) प्रस्तावित करने का कारण, शुष्क बल्क कार्गो के अतिरिक्त किसी भी कार्गो पर बिना किसी एमएलपी के दरें आरोपित की जाएंगी, स्पष्ट किया जाए। शुष्क बल्क कार्गो की स्थिति में पालित की जाने वाली विधि के अनुसार एमएलपी को शुष्क बल्क कार्गो के अतिरिक्त कार्गो प्रबंधन की दर से जोड़ा जाए।	अभी तक हमने शुष्क बल्क कार्गो के अतिरिक्त एमएचसी का प्रयोग किसी अन्य कार्गो प्रबंधन के लिए नहीं किया है। विभाजित बल्क के मामले में, पैकेजों का आकार और वजन में भी बहुत अंतर होते हैं। इन विशेषताओं का सीधा असर प्रत्येक गमन की गति, और प्रत्येक लिफ्ट में उठाए गए वजन तथा अंततः उत्पादकता पर पड़ता है। उपरोक्त को देखते हुए हमने कार्गो के लिए मानदंड उत्पादकता के शुष्क बल्क कार्गो लिए कोई प्रस्ताव नहीं रखा है।
(घ).	केओपीटी ने दिसंबर 2006 और नवंबर 2010 में अपने सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाही में सफाई अधिभारों से संबंधित वर्तमान प्रावधानों के कार्यक्षेत्र को बढ़ा करने का प्रस्ताव किया था जिससे सभी प्रकार के अयस्क और पूर्ण खादें विलंकर, चीनी, मिल स्केल, डालें और किस भी अन्य प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो सम्मिलित हो। दोनों ही अवसरों पर प्राधिकरण ने अपने दिसंबर 2006 तथा नवंबर 2005 के आदेश में स्पष्ट रूप से कहा था कि सफाई अधिभार पर बिना किसी अतिरिक्त भार आरोपित किए, अपने शुल्क की समीक्षा से भी पहले, केओपीटी द्वारा कार्गो का प्रबंधन किया जा रहा था जिस पर सफाई भार आरोपित होने का प्रस्ताव था, इसलिए मौजूदा अधिभार द्वारा सफाई का कार्य भी इसके अंतर्गत आएगा। अतः उपरोक्त वर्णित कार्गो आइटम को कवर करने के उस समय मौजूदा प्रावधान के लिए उस समय प्रस्तावित एक्स्टेंशन का अनुमोदन नहीं किया गया था। आज भी केओपीटी द्वारा सफाई अधिभार आरोपित करने के कार्यक्षेत्र को बढ़ा करने पर कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है।	केओपीटी ने लागत कथन में विभिन्न कार्गो से प्राप्त सफाई के शुल्क द्वारा अर्जित आय को विचारित किया है। परिणामतः यदि सफाई शुल्क के विस्तार क्षेत्र को स्वीकृति नहीं मिलती है तो इसके द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय को गोदी शुल्क में वृद्धि करके प्राप्त करना होगा। किन्तु, केओपीटी दोहराता है कि शुल्क के कार्यक्षेत्र को कार्गो की प्रकृति के कारण सफाई की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए फैला दिया गया है और इसे विशिष्ट उपयोगकर्ताओं द्वारा सफाई शुल्क के अंतर्गत प्राप्त करना आवश्यक है।
(XLii). (क).	एस.17.1 पर निर्धारित विभिन्न परमिट और लाइसेंस प्रभारों में प्रस्तावित 50 प्रतिशत वृद्धि का जरूरी विश्लेषण के साथ औचित्य बताएं।	केओपीटी के परमिट और लाइसेंस शुल्क का पिछले 10 वर्षों से पुनरावलोकन नहीं हुआ है। 2011 में दरों के पैमाने के सामान्य पुनरावलोकन के समय, दरों में 8% की वृद्धि हुई, जबकि लागत में कई गुना वृद्धि हुई भले ही सामान्य मूल्य सूचकांक 2001 से माना जाता है। इसके परिपेक्ष्य में, और कुल लागत स्थिति में घाटे की स्थिति को देखते हुए परमिट और लाइसेंस में 50% की वृद्धि अपरिहार्य है, अन्यथा अन्य शुल्क सामानों पर कुल प्रभाव बहुत खतरनाक होगा।
(ख).	एस.17.1 के क्रम संख्या 12 पर स्टीवडोरिंग लाइसेंस/हैंडलिंग एजेंट लाइसेंस में लगभग 363% वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण और एस.17.1 के क्रम संख्या 16 पर एचडीसी/केडीएस प्रति ट्रक/लारी/ट्रेलर पर ट्रक टर्मिनल के प्रयोग के लिए परमिट में लगभग 394% की वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण, प्रस्तावित दरों को यक्तिसंगत बताते हुए प्रस्तुत किए जाएं।	केन्द्रीय सरकार द्वारा अंगीकृत नई माल दुलाई नीति के संबंध में माल दुलाई लाइसेंस के लिए लाइसेंस शुल्क प्रस्तावित है। प्रबंधन एजेंट की गतिविधियां क्योंकि माल दुलाई वाले मजदूरों के समान ही होती हैं और वर्तमान दरें भी माल दुलाई के लाइसेंस के बराबर हैं, प्रबंधन एजेंट की लाइसेंस शुल्क की दरें भी वर्तमान दरों के पैमाने में समुच्चय सिद्धांत का पालन करते हुए निर्धारित कर दिए गए हैं। ट्रक टर्मिनल के प्रयोग की वर्तमान दर, यदि नगण्य नहीं तो बहुत कम थी, परिणामस्वरूप, ट्रक और लोरी अनावश्यक रूप से लम्बे समय तक के लिए ट्रक टर्मिनल में स्थान घेरे रहते थे जिससे सही उपयोगकर्ता सुविधाओं का सही प्रयोग नहीं कर पाते थे। ट्रक टर्मिनल द्वारा अर्जित वर्तमान आय, मानव शक्ति, सुरक्षा, इत्यादि के संदर्भ में संचालन की लागत को भी पूरा नहीं कर पा रहे हैं और इसलिए इन्हें अन्य गतिविधियों से अर्जित आय द्वारा क्रॉस-सब्सिडी प्रदान करने की आवश्यकता है। उपरोक्त परिस्थिति से बाहर निकलने के लिए ट्रक टर्मिनल की दरों में प्रस्तावित वृद्धि परमावश्यक है। प्राधिकरण से इस पर विचार करने का आग्रह किया जाता है।
(XLiii).	एस.18.1 की टिप्पणी (2) में प्रस्तावित बदलावों से सम्बंधित संशोधित फार्म-1 में केओपीटी द्वारा प्रेषित कारण स्पष्ट नहीं है। केओपीटी इसे स्पष्ट करे।	शिप ब्रेकिंग प्रभारों पर संशोधित प्रस्ताव टीएएमपी को भेजा गया है। (यह स्थिति अनुच्छेद 8.2 में इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में दी गई है)
(XLiv).	एस.18.1 के क्रम संख्या 2 पर, मौजूदा टिप्पणी के अनुसार, पोत तोड़ने पर लगने वाले शुल्क की स्थिति में, पोत तोड़ने की दरों में बर्थ को घेरने के शुल्क के साथ साथ बगल का क्षेत्रफल भी सम्मिलित होता था। प्रस्तावित	

	व्यवस्था के अंतर्गत, पोत तोड़ने की दरों में बर्थ को घेरने का शुल्क सम्मिलित होता है किन्तु बर्थ के बगल की जमीन का शुल्क सम्मिलित नहीं होता, जिस पर किराए की अनुसूची के अनुसार निर्दिष्ट दरें लागू होंगी। साथ ही केओपीटी द्वारा मौजूदा एस.18.3 और एस.18.4 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है जिसके अनुसार अतिरिक्त भूमि उपलब्ध नहीं होने पर अतिरिक्त भू-क्षेत्र तथा उल्लेखित अवधि में वृद्धि के कारण शुल्क निर्दिष्ट किए जाते हैं इस संदर्भ में, केओपीटी द्वारा निम्नलिखित पर स्पष्टीकरण प्रस्तुति दी जाए:	
(क).	केओपीटी द्वारा पुष्टि की जाए कि पोत को तोड़ने के शुल्क में प्रस्तावित कमी (अर्थात् मौजूदा रु0 138/- प्रति एलडीटी से प्रस्तावित रु0 120/- प्रति एलडीटी) बर्थ के बगल में भूमि को घेरने के शुल्क से संबंधी घटक के हटाए जाने के कारण है।	
(ख).	केओपीटी यह दर्शाने के लिए विश्लेषण प्रेषित करे कि रु0 18/- प्रति एलडीटी कटौती, बर्थ के समीप भूमि के अधिग्रहण से सम्बंधित प्रभावों का प्रतिनिधित्व करती है।	
(XLv).	एस.18.7, जो विनिर्दिष्ट अवधि से पहले शिप-ब्रेकिंग को पूरा करने के मामले में रियायत निर्धारित करती है, को हटाने का कारण स्पष्ट करें।	
(XLvi).	मौजूदा एस.18.8, जो पत्तन देयताओं और पाइलटेंज के भुगतान से केवल नष्ट करने के लिए केओपीटी में पहुंचे पोतों को छूट प्रदान करता है, को हटाने का कारण स्पष्ट करें।	
(XLvii).	मौजूदा एस.18.9, जो बर्थ किराये का कम किया गया स्तर और ब्रेकिंग के लिए प्रतीक्षारत पोत के लिए मूरिंग किराया निर्धारित करता है, को हटाने का कारण स्पष्ट करें। केओपीटी यह भी स्पष्ट करे कि ऐसे पोतों के मामले में केओपीटी द्वारा क्या प्रभाव वसूल किए जाएंगे।	
(XLviii).	मौजूदा एस.18.2, जो केओपीटी में शिप ब्रेकिंग के लिए रियायत निर्धारित करता है, को हटाने के लिए कारण स्पष्ट करें।	
(XLix).	शुष्क डॉक का शुल्क, 10 दिनों के लिए पोत के प्रयोग के लिए निर्दिष्ट होता है। मौजूदा व्यवस्था के अंतर्गत, 11वें से 30वें दिन तक के लिए, 10 दिन तक के लिए लागू होने वाली दरों का 125% आरोपित होता है। 30 दिन से अधिक प्रयोग के लिए, 10 दिन तक के लिए लागू होने वाली दरों का 150% आरोपित होता है। प्रस्तावित व्यवस्था के अंतर्गत 11वें से 30वें दिन तक के प्रयोग के लिए लिए, 10 दिन तक के लिए लागू होने वाली दरों का 150% आरोपित होना प्रस्तावित है और 30 दिनों से अधिक प्रयोग के लिए 10 दिन तक के लिए लागू होने वाली दरों का 200% आरोपित होना प्रस्तावित है। यह देखते हुए कि 10 दिन तक के लिए लागू होने वाली दरों में लगभग 4% की वृद्धि पहले से ही प्रस्तावित है, 11वें से 30वें दिन तक के प्रयोग के लिए और इससे अधिक अवधि के लिए शुल्क में प्रस्तावित और अधिक वृद्धि के कारणों को स्पष्ट किया जाए।	जब किसी पोत को शुष्क डॉक आवंटित किया जाता है, तब शुष्क डॉक किराए शुल्क के अतिरिक्त केओपीटी को डॉकिंग/अन-डॉकिंग शुल्क, विशेष कील बॉक्स बिछाने के चार्ज, कील ब्लॉक को हटाने/पुनः स्थापित करने के शुल्क, जिसमें से डॉकिंग/अन-डॉकिंग शुल्क का बड़ा हिस्सा होता है। इसलिए, आय में वृद्धि के लिए, पोर्ट का उद्देश्य कम समय के ठहराव के लिए अधिक पोतों को शुष्क डॉक पर प्रोत्साहित करने का हो सकता है। उसको ध्यान में रखते हुए अधिक अवधि के ठहराव के लिए अतिरिक्त शुल्क लगाए जाते हैं यह देखा गया है कि हालांकि वर्तमान दरों के पैमाने में, 10 दिनों के बाद अतिरिक्त शुल्क लग जाता है, किन्तु पोतों की सामान्य प्रवृत्ति शुष्क डॉक को लम्बे समय तक घेरे रखने की होती है और कई मामलों में, वे अपने ठहराव की अवधि को चरणों में बढ़ाते हैं क्योंकि वे शुष्क डॉक हैं जो शुष्क डॉक की ओर जाने वाले जहाजों की कुल शुष्क डॉक योजना को अवरुद्ध कर देते हैं। इसलिए इस प्रवृत्ति को हतोत्साहित करने के लिए 11वें से तीसवें दिन और उससे भी अधिक प्रस्तावित हैं। साथ ही यह और भी अधिक तर्क संगत होगा यदि 11वें से तीसवें दिन का स्लैब दो चरणों में बाँट दिया जाए जैसे 11वें से 20वें दिन (मूल दरों का 150%) तक और 21वें से तीसवें दिन तक (मूल दरों का 175%) तक केओपीटी में मुंबई पोर्ट्स ट्राई डॉक्स की दरों के मौजूदा पैमानों के अनुसार।
(L).	विदेश जाने वाले पोत के प्रत्येक ब्लॉक को हटाने अथवा पुनःस्थापित करने के शुल्क में पोर्ट द्वारा लगभग 248% की प्रस्तावित वृद्धि और तटीय पोत के प्रत्येक ब्लॉक को हटाने अथवा पुनःस्थित करने के शुल्क में पोर्ट द्वारा लगभग 335% की प्रस्तावित वृद्धि को आवश्यक कार्यकारी द्वारा युक्तिसंगत सिद्ध किया जाए।	ब्लॉक को हटाने अथवा नयी स्थिति में लगाने का कार्य, जबकि पोत इनके ऊपर शुष्क डॉक में खड़ा हो, दक्षतापूर्ण कार्य है। इस दक्षतापूर्ण कार्य में कारीगरों की क्षमताएं, सुपरएन्यूएशन के कारण धीरे-धीरे कम हो रही हैं, और इसकी क्षतिपूर्ति के लिए संबद्ध अधिकारियों द्वारा अकुशल अथवा पूर्व सेना कर्मियों की भर्ती द्वारा अधिक निरीक्षात्मक कार्य सौंपा जा रहा है। इससे कार्य की लागत बढ़ती

		है।इसलिए लागत को पूरा करने के लिए इस मद पर अधिक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।									
(Li).	पोर्ट का स.19.9 पर विदेश जाने वाले पोतों की मरम्मत और तटीय पोतों से संबंधित अन्य कार्यों के लिए 25 टन क्रेन, 7 टन क्रेन और 6 टन तक की क्रेन के लिए भाड़े की दर में लगभग 306%, 653% और 914% वृद्धि का प्रस्ताव रखा गया है जिसे इस संबंध में आवश्यक कार्यकारी द्वारा तर्कसंगत सिद्ध किया जाए।	केपीडीडी-2 में केवल एक 7 टन की क्रेन को छोड़कर सभी शुष्क डॉक क्रेन की आर्थिक आयु काफी समय पहले पूरी हो चुकी है और उनको शीघ्र बदलने की आवश्यकता है। उपरोक्त वृद्धि का प्रस्ताव नई क्रेन की सेवाओं को ध्यान में रखते हुए किया गया है जिन्हें वर्तमान क्रेन के स्थान पर स्थापित किया जाएगा।									
(Lii).	एस.19.9 की क्रम संख्या 4 और 5 पर केओपीटी द्वारा सिजर्स लिफ्ट और एयर कोम्प्रेसर्स को किराए पर लेने के लिए शुल्क प्रस्तुत किया है। सिजर्स लिफ्ट और एयर कोम्प्रेसर्स को किराए पर लेने के लिए प्रस्तावित शुल्क को युक्तिसंगत सिद्ध करने के लिए कार्यकारी के साथ प्रत्येक प्रस्तावित शुल्क निर्धारित करने के लिए विचारित लागत तत्व केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किये जाएं।	संचालक, मरम्मत सहयोग आदि के कारण सिजर्स लिफ्ट 2 वर्षों से भी अधिक समय से कार्य करने हेतु उपलब्ध नहीं है। साथ ही शुष्क पोर्ट उपयोगकर्ताओं द्वारा इसकी मांग भी बहुत कम है। बहुत संभव है कि इसे शुष्क डॉक सेवाओं से हटा दिया जाए। अतः शुल्क की दृष्टि से इस उपकरण के मामले को हटाया जा सकता है। इसी प्रकार, कार्यशक्ति के अभाव के कारण एयर कम्प्रेसर भी बहुत समय से उपयोग के लिए उपलब्ध नहीं है। साथ ही शुष्क पोर्ट उपयोगकर्ताओं द्वारा इसकी मांग भी बहुत कम है। बहुत संभव है कि इसे शुष्क डॉक सेवाओं से हटा दिया जाए। अतः शुल्क की दृष्टि से इस उपकरण के मामले को हटाया जा सकता है।									
(Liii).	केओपीटी ने 25 टन क्रेन, 7 टन क्रेन और 6 टन तक की क्रेन के लिए भाड़े की प्रस्तावित दर दर को दोगुना करने के लिए एक नई टिप्पणी प्रस्तुत करने का प्रस्ताव किया है, यदि क्रेन को सामान्य शिफ्ट घंटों के बाद बुक किया जाता है। इसी प्रकार ड्राई डॉक (शीपक डॉक) पर मरम्मत और अन्य कार्यों के लिए सिजर्स लिफ्ट और एयर कम्प्रेसर सेवाएँ उपलब्ध कराने के लिए, पोर्ट ने दोगुने निर्दिष्ट दरों को आरोपित करने का प्रस्ताव किया है, यदि उक्त उपकरणों की आवश्यकता सामान्य घंटों ने बाद पड़ती है, और इस आधार पर कि, सामान्य शिफ्ट के पश्चात कार्य करने पर ओवरटाइम दिया जाएगा। इस संदर्भ में यह स्मरण रहे कि 2010 में केओपीटीके अंतिम सामान्य संशोधन में, जब केओपीटी नेइसी प्रकार के प्रावधानों का प्रस्ताव किया था, तब नवंबर 2010 के आदेश द्वारा प्राधिकरण ने इसे इस आधार पर अस्वीकार कर दिया था की वह ओवरटाइम शुल्क को मान्यता प्रदान करने के पक्ष में नहीं है क्योंकि पोर्ट से आशा की जाती है कि वह प्रत्येक समय सेवा प्रदान करे और अधिक कार्यकारी घंटों के दौरान भी केओपीटीइन शुल्क आइटम द्वारा मूल शुल्क प्राप्त कर लेता है। इस स्थिति को देखते हुए, प्राधिकरण संभवतः पोर्ट के इस प्रस्ताव को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं हो।	सामान्यतया, शुष्क डॉक क्रेन के प्रेयोग की मांग सामान्य कार्यकारी घंटों के बाद बहुत कम है और आपातकालीन आवश्यकताओं के समय इसकी बुकिंग की जाती है। किन्तु शाम अथवा रात्रि के समय इन क्रेनों की बुकिंग के कारण उच्च लोड के अनुसार सीईएससी द्वारा उच्च दरों पर अतिरिक्त बिजली का शुल्क आरोपित होता है। इसलिए, इसकी क्षतिपूर्ति के लिए, निर्धारित दरों के दोगुने को प्तावित किया गया है।									
(Liv). (क).	केओपीटी द्वारा सैंडहेड पर कार्यरत पोतों पर एंकरेज शुल्क आरोपित करने के प्रस्ताव के आधार को प्रस्तुत किया जाए।	वर्तमान में ट्रांस-लोडिंग जैसे कार्यों के लिए रेट में लंगर डाले हुए पोतों के लंगर डालने के लिए कोई विशिष्ट शुल्क नहीं है। केओपीटी क्योंकि इस प्रकार के संचालन को स्थापित करने की सोच रहा है इसलिए इस संबंध में एक शुल्क होना आवश्यक है। प्रस्तावित दर किसी भी अन्य नदी के लंगरगाह के प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क के अनुसार हैं। यह क्योंकि एक नयी दर है, तटीय पोत के लिए दर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार प्राप्त की गयी हैं।									
(ख).	केओपीटी ऐसे मामलों में अनुसरित मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था भेजे।	जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, प्रचालन का अंतर-लदाई प्रकार अभी शुरू किया जाना है और इसलिए ऐसे प्रभारों की वसूली का प्रश्न ही नहीं उठता है।									
(Lv).	वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत, प्रति पूरी यात्रा अथवा यात्री ले जाने वाले तटीय पोतों के प्रत्येक चरण के लिए अतिरिक्त शुल्क निर्दिष्ट हैं। अब केओपीटी ने प्रति पूरी यात्रा अथवा यात्री ले जाने वाले विदेश जाने वाले पोतों के प्रत्येक चरण के लिए अतिरिक्त शुल्क लागू करने का प्रस्ताव इस आधार पर किया है कि इसे विदेशी क्रूज पोतों के आने की आशा है। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित शुल्क तय करने के आधार को प्रतुत किया जाए। साथ ही, क्रूज पोतों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं को सूचीबद्ध किया जाए।	इस प्रकार के तटीय पोतों के लिए क्योंकि अतिरिक्त शुल्क भी होते हैं, इसी कारण इस श्रृंखला के अंतर्गत विदेशी पोतों के लिए ऐसी दरें प्रस्तावित की गयी है, क्योंकि वे भी पोर्ट पेस्सेंजर फैसिलिटी का लाभ लेंगे जहां गंभीर नगरीय और आप्रवासी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है।									
(Lvi). (क).	इसी प्रकार, केओपीटी ने एस. 23.1. के अंतर्गत कर्म संख्या 9 पर न्यूमैटिक फेंडर उपलब्ध कराने के लिए शुल्क लागू किए हैं। केओपीटी द्वारा, प्रस्तावित शुल्क को युक्तिसंगत सिद्ध करने के लिए कार्यकारी के साथ विचारित लागत तत्व प्रस्तुत किये जाएं। स्मरण रहे कि नवंबर 2010 के आदेश में, प्रस्तावित दरों के हिस्से के रूप में लागत तत्वों की	<table><tr><td colspan="2">गणना नीचे दर्शाई गई है:</td></tr><tr><td>फेन्डरों की पूंजी लागत (₹0)</td><td>9276916.00</td></tr><tr><td>परिसंपत्तियों का जीवनकाल</td><td>8 वर्ष</td></tr><tr><td>अनुपक्ष लागत</td><td>10%</td></tr></table>		गणना नीचे दर्शाई गई है:		फेन्डरों की पूंजी लागत (₹0)	9276916.00	परिसंपत्तियों का जीवनकाल	8 वर्ष	अनुपक्ष लागत	10%
गणना नीचे दर्शाई गई है:											
फेन्डरों की पूंजी लागत (₹0)	9276916.00										
परिसंपत्तियों का जीवनकाल	8 वर्ष										
अनुपक्ष लागत	10%										

	अनुपस्थिति में, प्राधिकरण ने केओपीटी द्वारा किराए पर न्यूमैटिक फेंडर देने के प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया था। अब भी, आवश्यक विवरणों की अनुपस्थिति में, प्राधिकरण संभवतः न्यूमैटिक फेंडर के लिए दरें निर्दिष्ट करने की स्थिति में नहीं हो।	<table><tr><td colspan="2">अनुमानित उपयोग 30%)</td><td>1314 फेंडर दिवस</td></tr><tr><td colspan="2">प्रचालन लागत</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">i) मूल्यहास</td><td>1159614.50</td></tr><tr><td colspan="2">ii) अनुरक्षण लागत</td><td>927691.60</td></tr><tr><td colspan="2">उप जोड़:</td><td>2087306.10</td></tr><tr><td colspan="2">उपरिव्यय (प्रचालन लागत का 92%)</td><td>1920322.00</td></tr><tr><td>आरओसीई (16%)</td><td></td><td>1484307.00</td></tr><tr><td colspan="2">राजस्व अपेक्षा रु० प्रति फेंडर दिवस में</td><td>4180.00</td></tr><tr><td colspan="2">फेंडर लगाने/उतारने के लिए लॉच उपलब्ध करवाने की लागत</td><td>1320.00</td></tr><tr><td colspan="2">वसूली-योग्य प्रभार (रु० प्रति फेंडर प्रति दिवस)</td><td>5500.00</td></tr></table>	अनुमानित उपयोग 30%)		1314 फेंडर दिवस	प्रचालन लागत			i) मूल्यहास		1159614.50	ii) अनुरक्षण लागत		927691.60	उप जोड़:		2087306.10	उपरिव्यय (प्रचालन लागत का 92%)		1920322.00	आरओसीई (16%)		1484307.00	राजस्व अपेक्षा रु० प्रति फेंडर दिवस में		4180.00	फेंडर लगाने/उतारने के लिए लॉच उपलब्ध करवाने की लागत		1320.00	वसूली-योग्य प्रभार (रु० प्रति फेंडर प्रति दिवस)		5500.00
अनुमानित उपयोग 30%)		1314 फेंडर दिवस																														
प्रचालन लागत																																
i) मूल्यहास		1159614.50																														
ii) अनुरक्षण लागत		927691.60																														
उप जोड़:		2087306.10																														
उपरिव्यय (प्रचालन लागत का 92%)		1920322.00																														
आरओसीई (16%)		1484307.00																														
राजस्व अपेक्षा रु० प्रति फेंडर दिवस में		4180.00																														
फेंडर लगाने/उतारने के लिए लॉच उपलब्ध करवाने की लागत		1320.00																														
वसूली-योग्य प्रभार (रु० प्रति फेंडर प्रति दिवस)		5500.00																														
(ख).	उस टिप्पणी के संदर्भ में कि यदि किसी स्थिति में फेंडर की आवश्यकता क्रम संख्या 9 द्वारा निश्चित किये गए क्षेत्र के अतिरिक्त किसी अन्य स्थान पर है, तब इसको ले-जाने और वापिस लाने के यातायात के लिए केओपीटी नेअतिरिक्त लागत लगाने का प्रस्ताव किया है। हांलाकि कोई दर प्रस्तावित नहीं की गयी है। इसलिए लागत विवरणों के साथ इस संबंध में एक दर प्रस्तावित की जाए।	फेंडर को टग्स/लौन्च के द्वारा घुमाया जा सकता है। वर्तमान तथा प्रस्तावित दरों के पैमाने के टग्स/लौन्च किराए पर लेने के लिए विशिष्ट दरें होती हैं जो उनके प्रयोग पर लागू होती हैं। इनको देखते हुए उक्त गतिविधि के लिए कोई भी अलग से दर विशिष्ट रूप से इंगित नहीं की गयी हैं।																														
(Lvii).	<p>हांलाकि केओपीटी ने एस.24.11 में केडीएस, एचडीसी अथवा केडीएस और एचडीसी के बीच शिपिंग के लिए शिपिंग शुल्क में 20% की वृद्धि प्रस्तावित की है, केओपीटी ने एस.24.16 पर टग संचालन के लिए, इसके द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम शुल्क वसूलने के आधार पर, तटीय अथवा विदेश जाने वाले पोत की शिपिंग के मामले में केओपीटी द्वारा न्यूनतम शुल्क में लगभग 650% से 830% वृद्धि प्रस्तावित की है। इस संदर्भ में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करेगा:</p> <p>प्रस्तावित एस.24.16 के द्वारा दो प्रकार के पोतों पर टग के प्रयोग करने के न्यूनतम शुल्क निर्दिष्ट हैं, 1000 आईएचपी से कम वाला पोत और 1000 आईएचपी से अधिक वाला पोत। 1000 आईएचपी से अधिक वाले पोत से संबंधित टग शुल्क को स्वीकार करने के कारणों का स्पष्टीकरण दिया जाए।</p>	वर्तमान दरों के पैमानों/प्रस्तावित दरों के पैमानों में खंड एस. 24.16 पर दी गयी दरें, केओपीटी के टग्स/डिस्पैच पोत/सर्व पोत आदि के लिए वे दरें हैं, जिनका प्रयोग केवल मांगपत्र के आधार पर ही किया जा सकता है। खंड में उल्लेखित आईएचपी का संबंध ऐसे टग्स/डिस्पैच पोत/सर्व पोत आदि से है। इसलिए, 1000 आईएचपी से अधिक पोत से संबंधित टग्स पर उपयोग शुल्क को प्रस्तावित करने का कोई प्रश्न ही नहीं उठता जैसा कि यहां प्राधिकरण द्वारा देखा गया।																														
(Lviii).	एस.27.1 की क्रम संख्या 1 के अंतर्गत प्रस्तावित 200 टन से कम वजन वाले पोतों के ठहरने के लिए निर्धारित वर्तमान स्लैब के ढांचे में परिवर्तन करने के कारणों को आवश्यक विश्लेषण और स्पष्टीकरण द्वारा समझाया जाए। स्मरण रहे कि नवम्बर 2010 के आदेश में, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों के कारण होने वाली अतिरिक्त संभावित आय के विवरणों की अनुपस्थिति में प्राधिकरण ने उक्त व्यवस्था को स्वीकार नहीं किया था। अब भी, आवश्यक विवरणों की अनुपस्थिति में, प्राधिकरण संभवतः प्रस्तावित दरों को लागू करने की स्थिति में नहीं हो।	<p>प्राधिकरण को स्मरण होगा कि पिछले पुनरावलोकन के दौरान भी केओपीटी ने स्लैब संरचना को बदलने का प्रस्ताव किया था। इसका कारण यह है कि बहुत थोड़े शुल्क के कारण उक्त छोटी नौकाएँ आश्रय के लिए डॉक के अंदर रुक जाने की प्रवृत्ति को प्रदर्शित करती हैं जिससे उस जब्त डॉक प्रणाली में व्यवधान उत्पन्न हो जाता है। स्लैब संरचना को परिवर्तित करके केओपीटी इस प्रकार की घटनाओं को हतोत्साहित करना चाहता है। इसी को ध्यान में रखकर दरों के ढांचे को प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>प्राधिकरण इस बात को समझेगा कि छोटी नौकाओं के लिए स्लैब संरचना में परिवर्तन अतिरिक्त आय अर्जित करने के उद्देश्य से नहीं किया गया है जो, किसी भी मामले में नगण्य है, किन्तु उपरोक्त वर्णित समस्या को हल करने के लिए यह एक प्रयास मात्र है। टीएएमपी तदनुसार प्रस्ताव पर विचार करे।</p>																														
(Lix).	प्रस्तावित एस.29 में पंजीकरण शुल्क, वार्षिक लाइसेंस शुल्क और वार्षिक लाइसेंस के विस्तार के लिए शुल्क में लगभग 50% की वृद्धि के पोर्ट के प्रस्ताव को युक्तिसंगत सिद्ध किया जाए।	प्रासंगिक लागतों में सम्मिलित निरीक्षण लागत पिछले वर्षों में वेतन और अन्य समस्त प्रकार के व्ययों में वृद्धि के कारण कई गुना बढ़ चुकी हैं। टीएएमपी यह भी मानेगा कि केओपीटी की समस्त लागत स्थिति काफी घाटा दर्शाती है और तदनुसार, केओपीटी इन सभी प्रकार की सहायक सेवाओं द्वारा अपना राजस्व बढ़ाना चाहता है।																														
(Lx).	एस.29.4 में नॉन-प्रोपेल्ड पोतों के अन्य प्रभारों में लगभग 50 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के लिए पत्तन के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।																															
(Lxi).	वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत, यदि किसी अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रोपेलर यान को टोवेज, पायलटेंज अथवा शिपिंग के लिए पोर्ट की सेवाओं की आवश्यकता होती है, तो तटीय पोत (अंडमान को छोड़कर) के लिए लागू	वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों को देखते हुए तटीय पोत शुल्क, पिछले पुनरावलोकन के समय की परिस्थितियों की तुलना में विदेशी पोतों की अपेक्षा अब और कम हो गए हैं।																														

	दरों के 50% आरोपित होते हैं। इस संदर्भ में, केओपीटी ने अब अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रोपेलर यान को टोवेज, पायलटेज अथवा शिपिंग के लिए पोर्ट की सेवाओं के लिए तटीय पोत (अंडमान को छोड़कर) के लिए लागू दरों के 75% आरोपित करने का प्रस्ताव किया है। प्रतिशत आरोपण की प्रस्तावित वृद्धि को तर्कसंगत ठहराया जाए।	पिछले पुनरावलोकन के समय अमेरिकी डॉलर का मूल्य लगभग 45.00 रुपये था। उस दर पर तटीय पायलटेज विदेशी दरों का लगभग 40% था। अब जब अमेरिकी डॉलर लगभग 60 रुपये प्रति अमेरिकी डॉलर है, तब तटीय पायलटेज, विदेशी दरों की लगभग 30% हो गयी है। इसलिए स्थिति अब पहले जैसी तुलनीय नहीं रही। तदनुसार, आईडब्ल्यूटी, जिसके लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश मौजूद नहीं हैं, हमने उस पर तटीय दरों का 75% आरोपित करने का प्रस्ताव रखा है।
(Lxii).	केडीएस के टीटी शेड में फलाई ऐश पोत के प्रबंधन के लिए एस.31 में निर्दिष्ट 40 प्रति मेट्रिक टन की प्रस्तावित दर के संबंध में केओपीटी के कथन के अनुसार बोर्ड के अनुमोदन और उपयोगकर्ताओं के परामर्श से दरों को निष्पादित करना आरम्भ कर दिया गया है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा:	
(क).	स्पष्ट करें कि क्या बोर्ड के अनुमोदन के आधार पर और उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श से प्रस्तावित दर को कार्यान्वित करने के लिए पत्तन द्वारा की गई कार्यवाही मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार है।	केओपीटी ने बोर्ड के अनुमोदन और उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के आधार पर प्रस्तावित दर कार्यान्वित की है।
(ख).	उस परिपत्र की प्रति भेजें जो इस सम्बंध में केओपीटी द्वारा ट्रेड को जारी किया गया है।	09 मई 2011 से प्रभावी टीटी शैडों में फलाई ऐश के प्रहस्तन के लिए समेकित पत्तन प्रभारों के सम्बंध में केओपीटी द्वारा जारी किए गए परिपत्र दिनांक 09 मई 2011 की प्रति भेजी गई है।
(ग).	दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, रु0 40 प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए लागत तत्वों के साथ गणनाएं भेजें और उपयोक्ताओं की सहमति भी भेजें।	प्रस्तावित दर पर सहमति व्यक्त करते हुए उपयोक्ताओं द्वारा हस्ताक्षरित बैठक के कार्यवृत्तों के साथ बोर्ड की कार्यवाहियों की प्रति पत्तन द्वारा भेजी गई है।
(Lxiii).	एस.32.1 में स्लिपवे किराया प्रभारों में लगभग 50 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के लिए पत्तन के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।	बैकअप समीपवर्ती भूमि के साथ स्लिपवे के किराये के मामले में, यह विचार करते हुए कि भूमि घटक को उक्त दर, जिसके लिए लाइसेंस शुल्क टीएमपी द्वारा पहले ही संशोधित किया गया है, में शामिल किया गया है, दरों में 50 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, स्लिपवे प्रभार जिसमें भूमि घटक शामिल नहीं था, में केवल 20 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
(Lxiv).	केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि इसने पेंशन के लिए 10 प्रतिशत की विशेष लेवी वसूली करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, केओपीटी ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में उक्त लेवी का प्रस्ताव किया है। केओपीटी उक्त लेवी को शासित करने वाली मसौदा शर्तों के साथ विशेष दर का प्रस्ताव करे।	प्राधिकरण के परामर्श के अनुसार, 10% के प्रस्तावित अधिरोपण के मसौदे पर उक्त अधिरोपण पर शासित शर्तों को प्रस्तावित दरों के पैमानों में सम्मिलित करते हुए प्रस्तुत किया है जिसे नीचे प्रतिलिपि रूप में दिया जा रहा है: "भाग — IX विशेष दरें 1. 1 अप्रैल 2004 से पूर्व सेवा निवृत्त होने वाले केओपीटी के कर्मचारियों के संबंध में पेंशन दायित्व को पूरा करना, भाग-1 से भाग-8 के अंतर्गत दरों के पैमानों में अधिसूचित विभिन्न शुल्कों की प्रतिशतता के विशेष शुल्क के रूप में, दरों के पैमानों की वैधता के दौरान आरोपित होंगे। 2. दरों के पैमानों की वैधता के दौरान आरोपित होने वाली विशेष दरें, पोर्ट उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतान किए जाने वाले क्रमिक चार्ज का 10% होंगी। 3. इस विशेष दर द्वारा अर्जित आय का प्रयोग केओपीटी केवल विशिष्ट कार्यों के लिए ही करेगा। इस उद्देश्य के लिए, केओपीटी एक अलग खाता रखेगा जिसमें इस संबंध में प्राप्ति और भुगतान का लेखा-जोखा रखा जाएगा।
		केओपीटी ने मंत्रालय द्वारा अंगीकृत माल ढुलाई के श्रमिकों के विषय में नीति की एक प्रतिलिपि भी संलग्न की है।

10.1. केओपीटी ने हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी), केओपीटी के बर्थ सं. 4ख में मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) का उपयोग करते हुए ऑन-बोर्ड कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए तदर्थ दरों की वसूली के सम्बंध में अपने पत्र दिनांक 23 अक्टूबर, 2013 द्वारा निवेदन किया था। केओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 23 अक्टूबर, 2013 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). मै0 यूनिवर्सल सीपोर्ट प्रा. लि. (यूएसपीएल), चयनित बोलीदाता ने ग्रेबों के साथ 2 एमएचसी तथा पे लोडरों का उपयोग करते हुए 14-07-2013 से बर्थ सं. 4ख में ऑन-बोर्ड कार्गो प्रचालन शुरू किया था। उक्त उपस्कर प्राथमिक तौर पर बर्थ सं. 4ख पर जलयान से/को शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोकिंग कोयला, चूना पत्थर, मेट-कोक, मेगनीज अयस्क आदि की उतराई/लदाई के लिए उपयोग किया जाता है।
- (ii). केओपीटी के मौजूदा दरमान में बर्थ सं. 4ख पर एमएचसी क्रेन उपलब्ध करवाने के लिए कोई दर नहीं है। बर्थ सं. 2 तथा 8 पर 2 एमएचसी उपलब्ध करवाने के लिए मौजूदा दरमान में रु0 52 प्रति मी.ट. की निर्धारित दर बर्थ सं. 4ख में निम्नलिखित कारणों से लागू तथा परिचालन-योग्य नहीं है:-
 - (क). ईंधन वृद्धि पर विचार करते हुए किराये पर लेने की प्रभावी दर दरमान की उक्त दर से पहले ही अधिक है।
 - (ख). एक एमएचसी के साथ कार्गो के प्रहस्तन के लिए मौजूदा दरमान में कोई पृथक प्रावधान नहीं किया गया है।
- (iii). केओपीटी दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव में सभी बर्थों पर एमएचसी की सेवाएं प्रदान करने के लिए नई दर पहले ही शामिल कर चुका है। केओपीटी ने उक्त प्रस्ताव में पोत के बोर्ड पर ग्रेबों तथा पे-लोडरों के उपयोग के लिए प्रस्तावित दर, किसी एमएचसी बर्थ में शुष्क बल्क कार्गो की लदाई/उतराई के लिए रु0 85.44 प्रति मी.ट. (विशेष दरें तथा लागू सर्विस टैक्स अतिरिक्त) का प्रस्ताव किया है।
- (iv). चूंकि केओपीटी के दरमान अभी संशोधित किए जाने हैं और कि केओपीटी एमएचसी तथा अन्य उपस्कर का उपयोग करते हुए ऑन-बोर्ड कार्गो प्रहस्तन प्रचालन जुलाई, 2013 से पहले ही शुरू कर चुका है, केओपीटी ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17 के अनुसार उपयोक्ताओं से देय सहमति के साथ बर्थ सं. 4ख में उपलब्ध करवाई गई एमएचसी सेवाओं के लिए तदर्थ आधार पर रु0 85.44 प्रति मी.ट. की दर लागू की है।
- (v). केओपीटी के दरमान को संशोधित किए जाने तक तदर्थ आधार पर उक्त दर अंगीकृत किए जाने की मांग की गई है।

10.2. केओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बर्थ सं. 4ख, एचडीसी में एमएचसी तथा अन्य उपस्कर के उपयोग के लिए तदर्थ दर की वसूली के लिए अपने प्रस्ताव के समर्थन में दस्तावेज भेजे हैं।

11. इस मामले में परामर्श सम्बंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) का मौजूदा दरमान इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च, 2013 तक प्रशुल्क वैधता के साथ फरवरी 2011 में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश द्वारा, इस प्राधिकरण ने केओपीटी में दोनों प्रणालियों अर्थात् कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी), जो 2006 सामान्य संशोधन में शामिल किए गए थे, के लिए संयुक्त दरों के निर्धारण को जारी रखने की अनुमति दी थी, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। 4 प्रतिशत विशेष दर की लेवी केओपीटी के उन कर्मचारियों के मामले में पेंशन देयता की पूर्ति के लिए अनुमोदित की गई थी जो 1 अप्रैल 2004 से पहले सेवानिवृत्त हुए थे।

तत्पश्चात्, विशेष लेवी के साथ केओपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 तक अथवा संशोधित दरमान लागू किए जाने की तारीख, जो भी पहले हो, तक विस्तारित की गई थी, बशर्त निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए केओपीटी को उपाजित होने वाले स्वीकृति-योग्य प्रतिलाम और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त प्रतिलाम, यदि कोई हो, पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ii). केओपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव जनवरी, 2013 में दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका था, केओपीटी से वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरणों को अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी से हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के आलोक में अगस्त, 2013 में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के साथ अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त, 2013 के कवर में केओपीटी द्वारा प्रेषित अद्यतन किए गए लागत विवरण इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). केओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों का सामान्य संशोधन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए किया जाना अपेक्षित है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की विस्तारित वैधता 30 सितम्बर, 2013 को समाप्त हो चुकी है। इस प्राधिकरण ने यह मामला पत्र दिनांक 28 सितम्बर, 2013 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के साथ उठाया था, अनुस्मारक दिए गए थे और केओपीटी सहित महापत्तन न्यासों एवं वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्तावों का निपटान करने के लिए 30 सितम्बर, 2013 के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित किए जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर इस प्राधिकरण को सलाह देने के लिए एमओएस से अनुरोध किया गया था। एमओएस ने अपने पत्र दिनांक 13 दिसम्बर, 2013 द्वारा 2005 के दिशानिर्देशों की वैधता को 31 मार्च 2014 तक अथवा अगले आदेशों तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया था। उसके बाद, अगस्त, 2013 का केओपीटी का संशोधित प्रस्ताव 2005 के दिशानिर्देशों के प्रावधानों का अनुसरण करते हुए अंतिम रूप देने के लिए लिया गया था।
- (iv). कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए) ने इस प्राधिकरण द्वारा दरों को अनुमोदित किए जाने से पहले केओपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं तथा केओपीटी की शर्तों की समीक्षा एवं जांच करने के लिए प्रोफेशनल टीम बनाने का अनुरोध किया था। इस प्राधिकरण को दिया गया अधिकार दरमान और पत्तन न्यासों द्वारा प्रदत्त सेवाओं और उनकी सम्पत्तियों के उपयोग के लिए शर्तों के विवरण निर्धारित करना है। उक्त प्रयोजन के लिए, यह प्राधिकरण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करने का निर्देश देता रहा है, जो इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि पत्तन की वित्तीय स्थिति की जांच की जाए। केओपीटी की परिस्थितियों और केओपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं की जांच इस प्राधिकरण को दिए गए अधिकार से परे है।

- (v). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 सभी महापत्तन न्यासों से यह अपेक्षा करता है कि वे बीओटी प्रचालकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के इनफ्लो को दर्ज करने और पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए आउटफ्लो को दर्ज करने के लिए एस्करो खाता सृजित और व्यवस्थित करें। नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में, एस्करो खाता वर्ष 2009-10 तक की वास्तविक स्थिति के आधार पर और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित स्थिति के आधार पर एस्करो खाता तैयार किया

गया था। तदनुसार, एस्क्रो खाता का 31 मार्च 2010 को जमा शेष, केओपीटी द्वारा उस समय भेजे गए वास्तविक ब्योरो के आधार पर, नवम्बर 2010 के आदेश में रु0 785.16 लाख पर पहुंच गया था।

- (ख). 2007-08 से 2015-16 तक की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा अब प्रेषित एस्क्रो खाते में, एस्क्रो खाते में अंतरण का ब्योरा, एस्क्रो खाते से आहरण और वर्ष 2007-08 से 2009-10 से सम्बंधित एस्क्रो खाते में राशि पर अर्जित वास्तविक ब्याज नवम्बर 2010 आदेश में विश्वास किए गए आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। प्रश्न किए जाने के बावजूद, केओपीटी ने 31 मार्च 2010 को रु0 785.16 लाख के शेष जमा को लेते हुए एस्क्रो खाते का पूर्वानुमान नहीं लगाया था, जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है। इसलिए, 2010-11 से 2015-16 तक के अवधि के लिए एस्क्रो खाता नवम्बर 2010 के आदेश में यथा निर्धारित रु0 785.16 लाख पर 31 मार्च 2010 को एस्क्रो खाते के जमा शेष को आधार रूप में लेते हुए पूर्वानुमान है।
- (ग). यह याद किया जाए कि नवम्बर 2010 में केओपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, केओपीटी ने पत्तन और बीओटी प्रचालकों अर्थात् टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) और इंटरनेशनल सीपोटर्स हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के बीच विवाद के बारे में बताया है, उक्त बीओटी प्रचालकों से प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी राशि की मात्रा पर और कि विवाद मध्यस्थ को भेजे गए हैं। इस सम्बंध में, केओपीटी ने अब कहा है कि टीएमआईएलएल के सम्बंध में मध्यस्थता प्रक्रिया अभी भी जारी है। आईएसएचपीएल के सम्बंध में, केओपीटी ने कहा है कि मामला माननीय उच्चतम न्यायालय में लंबित है।

इस प्रकार, यह देखा गया है कि इस मामले का अभी तक समाधान नहीं निकला है। केओपीटी द्वारा दिए गए वचनबंध के आधार पर, जैसाकि केओपीटी के नवम्बर 2010 के आदेश में कहा गया है और केओपीटी द्वारा उस समय प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर, यदि इसका दावा इसके द्वारा बाद में बीओटी प्रचालकों से रिलाइज किया जाता है तो इसके लेखों में उपयुक्त प्रभाव पड़ेगा और यह इस प्राधिकरण को स्थिति के बारे में बताएगा, केओपीटी द्वारा यथा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति और केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति इस विश्लेषण में केओपीटी के नवम्बर 2010 के आदेश में इस सम्बंध में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

- (घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान, केओपीटी ने इस आधार पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 100 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित कर दिया था कि दिशानिर्देश एस्क्रो खाते में केवल 50 प्रतिशत तक अंतरण के लिए बाध्य नहीं करता है और कि एस्क्रो खाते में 100 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी का अंतरण केओपीटी के तदनुसारी वर्षों के वार्षिक लेखों में सुविचारित किया गया है; और, वार्षिक लेख संसद के समक्ष पेश किए जाने से सी एंड एजी द्वारा लेखापरीक्षित किए गए हैं।

स्वीकार किया गया है, दिशानिर्देश रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के 100 प्रतिशत का एस्क्रो खाते में अंतरण को विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। तथापि, नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में प्रतिवेदित कारणों से, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान एस्क्रो खाते में अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी आय के 50 प्रतिशत अंतरण और राजस्व हिस्सेदारी आय के शेष 50 प्रतिशत तदनुसारी वर्षों के लिए केओपीटी की अनुमानित आय के रूप में सुविचारित किए गए थे। अनुमानित लागत स्थिति और अन्य प्रासंगिक कारकों के साथ यह स्थिति केओपीटी के दरमानों को संशोधित करने के लिए नवम्बर 2010 में लिए गए निर्णय में जोड़ा गया था। हालांकि एस्क्रो खाते में राजस्व हिस्सेदारी आय का 100 प्रतिशत अंतरित करने के लिए केओपीटी द्वारा की गई कार्रवाई पर प्रश्न नहीं उठाया है, यह स्वीकार करना होगा कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए केओपीटी की पिछली अवधि कार्यनिष्पादन विश्लेषण (अर्थात् 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यथा परिकल्पित वास्तविकताओं के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलना) करने के लिए, यह जरूरी है कि अनुमान के समय विश्वास किया गया दृष्टिकोण वास्तविक आंकड़ों के मामले में बनाए रखा गया है, ताकि केओपीटी के लेखारीक्षित वार्षिक लेखों में शामिल स्थिति होने के बावजूद, वास्तविकताओं के सापेक्ष अनुमानों की तुलना की जा सके। इसलिए, नवम्बर 2010 आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, एस्क्रो खाते में निधियों का अंतरण वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए केवल 50 प्रतिशत की सीमा तक स्वीकार किया गया है और राजस्व हिस्सेदारी आय का शेष 50 प्रतिशत तदनुसारी वर्षों के लिए केओपीटी की आय के रूप में विचार किया गया है।

- (ङ). केओपीटी ने एस्क्रो खाते में अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं के 50 प्रतिशत अंतरण का प्रस्ताव किया है और शेष 50 प्रतिशत वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन की आय के रूप में सुविचारित किया गया है। चूंकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश एस्क्रो खाते में न्यूनतम 50 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के अंतरण की परिकल्पना की है, इसलिए इस सम्बंध में केओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया है। तथापि, वर्ष, 2013-14 से 2015-16 तक के अवधि के लिए पिछले कार्यनिष्पादन के विश्लेषण के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान समान दृष्टिकोण अंगीकृत करने की सलाह दी गई है।
- (च). विचार करते हुए कि एस्क्रो खाते में निधियों के 50 प्रतिशत का अंतरण वर्ष 2010-11 से 2015-16 के दौरान एस्क्रो खाते से शेष का उपयोग करते हुए केओपीटी द्वारा किए गए/किए जाने के लिए प्रस्तावित सम्पूर्ण निवेशों की पूर्ति के लिए पर्याप्त नहीं होगा, एस्क्रो खाते से निवेश का स्तर प्रासंगिक वर्ष के दौरान एस्क्रो खाते उपलब्ध राशि तक सीमित किया गया है और शेष निवेश एस्क्रो खाते द्वारा कवर नहीं किया गया है, शेष को वापिस नियोजित पूंजी आंकड़ों में जोड़ा गया है ताकि ऐसी परिसंपत्तियों पर नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ दिया जा सके। ऐसा करते समय, ऐसे परिवर्धनों का संघयी प्रभाव भी खाते में लिया गया है। हमारे द्वारा पूर्वानुमानित एस्क्रो खाता नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु0 लाखों में)

सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1	जमा शेष	785.16*	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2क	एस्क्रो खाते में अंतरण	821.58	601.66	890.09	883.40	817.72	825.85
2ख	शेष पर ब्याज**	71.32	37.70	65.73	68.27	66.51	66.69
3	कुल अंतरण (2क+2ख)	892.90	639.36	955.82	951.67	884.23	892.54

	उपलब्ध शेष	1678.06	639.36	955.82	951.67	884.23	892.54
4	परिसंपत्तियों के सृजन के लिए आहरण	1678.06	639.36	955.82	951.67	884.23	892.54
5	क्लोजिंग बैलेंस (1 + 3 - 4)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	एस्करो खाता शेष द्वारा कवर नहीं किया गया निवेश और ऐसी परिसंपत्तियों पर स्वीकार्य आरओसीई में नियोजित पूंजी में वापिस जोड़ा गया।	321.94	523.97	46.28	533.33	115.77	107.46

* रु0 785.16 करोड़ का ओपनिंग बैलेंस नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार 31-03-2010 के अनुसार शेष है।

** निवेशों पर ब्याज केओपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में यथा सुविचारित ब्याज की समान दर बनाए रखने के लिए परिगणित किया गया है।

(vi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

केओपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा नवम्बर 2010 में की गई थी। नवम्बर 2010 के आदेश द्वारा, केओपीटी के लिए प्रशुल्क उक्त वर्षों के लिए अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए निर्धारित की गई थी। इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों की केओपीटी के पिछले कार्यनिष्पादन की जांच करने के लिए विश्लेषण किया जाना है। पूर्व अवधि विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान केओपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक याता-यात का जोड़ 3.47 प्रतिशत की मामूली नकारात्मक भिन्नता रजिस्टर करते हुए 136.03 मिलियन टन के अनुमानित याता-यात के प्रति 131.31 मिलियन टन परिगणित होता है।

(ख). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से वास्तविक प्रचालन आय से विपथन के लिए, केओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन आय पर विचार किया है, जैसा 2010-11 से 2012-13 के लिए बीओटी संविदाओं से 100 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के अलावा 4 प्रतिशत की विशेष दर से आय को तत्संबंधी वर्षों के इसके वार्षिक लेखों में दिया गया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि इसने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कोई स्वीकृत नहीं की थी। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में उल्लिखित कारणों से, चूंकि राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का केवल 50 प्रतिशत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान एस्करो खाते में अंतरित किया गया है, शेष 50 प्रतिशत तत्संबंधी वर्षों के लिए प्रचालन आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। विशेष दर के लिए संयवहार विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा किया गया है।

लागत विवरण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से सम्बंधित प्रचालन व्यय मूल्यहास घटक को अलग करने के बाद तत्संबंधी वर्षों के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट स्थिति दर्शाता है। मूल्यहास घटक पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(ग). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए केओपीटी द्वारा सुविचारित पत्तन तथा गोदी सुविधा से वास्तविक प्रचालन आय तत्संबंधी वर्षों के लिए सरकार से इसके द्वारा प्राप्त की गई निकर्षण सब्सिडी और 4 प्रतिशत विशेष लेवी से सम्बंधित आय के अलावा है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि इसने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान किसी रियायत की अनुमति नहीं दी थी।

केओपीटी नदी निकर्षण और अनुरक्षण गतिविधि से सम्बंधित व्यय की प्रतिपूर्ति के द्वारा भारत सरकार से निकर्षण सब्सिडी प्राप्त करता है। केओपीटी के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, केवल व्यय की ऐसी मदें जिनकी प्रतिपूर्ति सरकार द्वारा नहीं की गई है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लागत विवरण में शामिल की गई है। लागत विवरण में केओपीटी द्वारा सुविचारित पत्तन तथा गोदी सुविधा के प्रचालन व्यय की राशि में निकर्षण गतिविधि, जिसके लिए तत्संबंधी वर्षों हेतु सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति नहीं की गई है, से सम्बंधित व्यय शामिल है। इसके अलावा, लेखों से अलग किए मूल्यहास घटक पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है। विशेष लेवी के लिए संयवहार पर विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है।

(घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रेलवे गतिविधि के मामले में, केओपीटी ने 4 प्रतिशत की विशेष दर से आय को अलग रखते हुए तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा दी गई प्रचालन आय पर विचार किया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विचार किया गया है और विशेष दर के लिए संयवहार पर विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है।

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संपदा गतिविधि के मामले में, तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा दी गई प्रचालन आय पर विचार किया गया है।

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संपदा गतिविधि और रेलवे गतिविधि के मामले में प्रचालन आय, मूल्यहास घटक के सिवाय, जिसपर अनुवर्ती अनुच्छेद में चर्चा की गई है, तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा दिए गए पर विचार किया है।

(ङ). हालांकि केओपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अपने लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास राशि प्रत्येक शीर्ष अर्थात् कार्गो प्रहस्तन, पत्तन तथा गोदी, रेलवे, सम्पदा तथा प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय जैसे तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में देखे गए हैं, के अधीन मूल्यहास की कुल राशि देखी गई है, लागत विवरण और वार्षिक लेखों में सुविचारित मूल्यहास राशि के बीच कुछ अन्तर है। अन्य शब्दों में, केओपीटी ने लागत विवरण में मूल्यहास की कमतर राशि पर विचार किया है। यह लागत विवरण में एस्करो खाते की

निधियों से सृजित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास को अलग रखने की वजह से रिपोर्ट किया गया है। इस सम्बंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि एस्करो खाते द्वारा निधियित परिसंपत्तियां आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगी। यह एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास तथा अनुरक्षण लागत को अस्वीकृत नहीं किया था। ऐसी स्थिति में, मूल्यहास वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित सुविचारित किया गया है। यह अन्य महापत्तन न्यासों के सामान्य संशोधन मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

- (च). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों के आंकड़े कम दिखाई देते हैं जब तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के आंकड़ों से तुलना की जाती है। यह अन्तर पत्तन द्वारा यथा स्पष्ट की गई निकर्षण सहायिकी द्वारा कवर की गई राशि से सम्बंधित राशि के अलावा बताई गई है। अतः, केओपीटी द्वारा अपने लागत विवरण में प्रेषित राशि पर विचार किया गया है।
- (छ). केओपीटी ने लागत विवरण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु0 2204.26 लाख, रु0 4839.53 लाख और रु0 7293.22 लाख के वित्त तथा विविध आय पर विचार किया है। देखा गया है कि केओपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए लागत विवरण में वित्त तथा विविध आय से सम्बंधित आंकड़ों पर पहुंचने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट सामान्य आरक्षण निधियों पर ब्याज, स्टॉफ अग्रिमों पर ब्याज और पूर्व अवधि आय को अलग रखा है। वित्त एवं विविध आय से ब्याज तत्व को अलग किए जाने के समय, यह सही पाया गया है (चूंकि ब्याज लागत को लागत की मद के रूप में नहीं माना गया है), पूर्व अवधि आय, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, पिछले सामान्य संशोधन में केओपीटी सहित अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार वित्त एवं विविध आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ज). केओपीटी ने लागत विवरण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वित्त एवं विविध व्यय क्रमशः रु0 32008.65 लाख, रु0 33120.87 लाख और रु0 48096.03 लाख पर विचार किया है। वर्ष 2010 में केओपीटी के पिछले सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित ऋणों पर ब्याज और निकर्षण सहायिकी के लिए अधिक प्रावधान को अलग रखा गया है। चूंकि पेंशन निधि से सम्बंधित मामले पर अलग से चर्चा की जा रही है, वित्त एवं विविध व्ययों के हिस्से के रूप में सुविचारित पेंशनरों के लिए वार्षिकी की खरीद की राशि ऐसी पेंशन का भाग बनेगी और इसलिए इसे अलग रखा गया है। इसके अलावा, केओपीटी द्वारा प्रोदभूत दंडात्मक ब्याज भुगतान को अलग रखा गया है क्योंकि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही ऐसी दंडात्मक भुगतानों को स्वीकार नहीं कर सकती। प्राप्ति-योग्य बिलों पर स्वीकृति छूट की राशि पत्तन का वाणिज्यिक निर्णय होने के नाते, यह केओपीटी की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में स्वीकार नहीं किया जा सकता, इसलिए अलग रखा गया है। चूंकि पूर्व अवधि आय को वित्त एवं विविध आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है, इसलिए पूर्व अवधि व्यय भी वित्त एवं विविध व्यय के हिस्से के रूप में भी सुविचारित किया गया है। बकाया भुगतान तथा भत्तों की राशि वर्ष 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों का हिस्सा भी 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार अलग रखा गया है।
- (झ). केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्य पूंजी पर विचार नहीं किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानों के आधार पर, देनदारियों, वस्तुसूची तथा रोकड़ शेष के रूप में मौजूदा परिसंपत्तियां वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए हमारे द्वारा परिगणित किए गए हैं। चालू परिसंपत्तियों के तदनुरूप चालू देयताओं की मदें वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित सुविचारित किए गए हैं। ऐसे विपश्चित कार्य पूंजी के आंकड़े नकारात्मक होंगे। परिणामस्वरूप, कार्य पूंजी विश्लेषण में शून्य रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ञ). वर्ष 2010 में केओपीटी के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, एचडीसी में, कारोबार परिसंपत्तियां, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां एचडीसी में कुल परिसंपत्तियों के क्रमशः 95.60 प्रतिशत, 3.66 प्रतिशत और 0.74 प्रतिशत पर विचार किए गए थे। केडीएस में, कारोबार परिसंपत्तियां, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां क्रमशः 90 प्रतिशत, 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए थे। पिछली अवधि विश्लेषण के लिए, समान प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (ट). केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित पत्तन की अभिकल्पित क्षमता (बीओटी बर्थ अतिरिक्त) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान क्रमशः लगभग 71.56 एमएमटीपीए, 72.40 एमएमटीपीए और 68.40 एमएमटीपीए है। उक्त वर्षों के दौरान केओपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक याता-यात (बीओटी बर्थों का याता-यात अतिरिक्त) को लेखा में लेते हुए, पत्तन की वास्तविक क्षमता उपयोगिता वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान क्रमशः 66.44 प्रतिशत, 59.73 प्रतिशत और 58.37 प्रतिशत परिगणित होता है।

चूंकि वर्ष 2010-11 के लिए क्षमता उपयोगिता पूर्ण प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए 60 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से अधिक है और चूंकि वर्ष 2011-12 के लिए क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत की अधिकतम सीमा के करीब है, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ कारोबार परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.40 प्रतिशत पर स्वीकृत किया गया है, जैसाकि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए केओपीटी द्वारा दावा किया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए, चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से कम है, इसलिए प्रतिलाभ कारोबार परिसंपत्तियों और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के आधार पर यथानुपात स्वीकृत किया गया है। सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार कोई प्रतिलाभ आकर्षित नहीं करती हैं।

एसआईसी ने उल्लेख किया है कि केओपीटी ने केवल 58.60 प्रतिशत की क्षमता उपयोगिता अर्जित की है। एसआईसी द्वारा किया गया उल्लेख वर्ष 2012-13 के संदर्भ में दिखाई देता है। खैर, जैसाकि ऊपर बताया गया है, चूंकि क्षमता उपयोगिता वर्ष 2012-13 के लिए 60 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से कम है, इसलिए कारोबार परिसंपत्तियों तथा कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के आधार पर यथानुपात प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है, जैसाकि ऊपर बताया गया है।

- (vii). (क). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए केओपीटी के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण दर्शाता विवरण अनुबंध-1 रूप में संलग्न किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	पूरी तरह से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जोड़ (रु० लाखों में)		भिन्नता प्रतिशत में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक आंकड़े	
यातायात (मिलियन टनों में)	136.032	131.312	-3.47%
प्रचालन आय	338074.62	348106.07	2.97%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	218260.32	229468.24	5.14%
प्रतिलाभ से पहले अधिशेष (औसत)	10406.534	13366.047	28.44%
नियोजित पूंजी (औसत)	83101.19	81553.065	-1.86%
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (औसत)	12805.983	12573.508	-1.82%

* प्रचालन आय अनुमान तत्कालीन कार्गो संबंधित प्रभारों (सिवाय पीओएल) को मार्च, 2011 के मध्य से प्रभावी स्वीकृत 8 प्रतिशत वृद्धि और तत्कालीन पोत संबंधित प्रभारों में स्वीकृत 15 प्रतिशत वृद्धि दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।

(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक की भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोदभूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, भौतिक कार्यनिष्पादन में भिन्नता + 20 प्रतिशत से कम है। प्रचालन आय, प्रचालन व्यय और नियोजित पूंजी के मामले में भिन्नता भी 20 प्रतिशत से कम है। केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल रु० 40098.14 प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष अर्जित किया है। प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष का औसत रु० 13366.05 लाख होना देखा गया है। यदि उक्त तीन वर्षों के लिए रु० 81553.07 लाख की औसत वास्तविक नियोजित पूंजी के प्रतिशत के रूप में देखा जाता है तो यह 16.39 प्रतिशत परिगणित होती है। उपर्युक्त ब्यारे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:-

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	औसत
केओपीटी द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	11495.05	24347.81	4255.29	13366.05
वास्तविक नियोजित पूंजी	80770.34	84246.22	79642.63	81553.07
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	14.23%	28.90%	5.34%	16.39%

जैसाकि पहले बताया गया है, पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अधिकतम 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया था। उक्त तीन वर्षों के दौरान केओपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ 16.39 प्रतिशत पाया गया है, जैसाकि उपर्युक्त तालिका में दर्शाया गया है। इसलिए, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, चूंकि वास्तविकताओं के सापेक्ष अनुमानों के बीच भिन्नता 20 प्रतिशत से कम देखी गई है, इसलिए चालू प्रशुल्क चक्र में 2010-11 से 2012-13 अवधि के दौरान अर्जित किसी अधिशेष के समायोजन के लिए कोई मामला नहीं है।

(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च, 2013 से आगे विस्तारित की गई है, परन्तु इस शर्त पर कि 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए केओपीटी को प्रोदभूत होने वाले स्वीकार्य लागत तथा स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अधिशेष अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। इस विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में इस स्थिति पर कार्य किया जा रहा है।

(viii). केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित यातायात अनुमान (सिवाय बीओटी बर्थों से संबंधित यातायात) वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 46.015 मिलियन टन, 48.156 मिलियन टन और 50.316 मिलियन टन हैं। हालांकि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान कम बताए गए हैं जब केओपीटी की कारोबार योजना में दिए गए पूर्वानुमानों से तुलना की जाती है, यातायात वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं पर वर्ष, 2013-14 के दौरान लगभग 13.50 प्रतिशत बढ़ने का अनुमान लगाया गया है और तत्संबंधी पिछले वर्षों में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान लगभग 4.50 प्रतिशत प्रत्येक पर वृद्धि का अनुमान लगाया है।

दिया गया है कि पूर्वकाल में केओपीटी ने 53 एमएमटीपीए कार्गो प्रहस्तित किया है, वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए केओपीटी द्वारा प्रेषित यातायात के अनुमान कम दिखाई देते हैं। तथापि, केओपीटी ने पिछले कई वर्षों में यातायात कम होने के कारक जैसे, पारादीप - हल्दिया कच्चा तेल पाइपलाइन, स्टील उद्योग में बढ़ोतरी/उत्पादन में कमी, सरकारी नीति जैसे लौह अयस्क के लिए निर्यात शुल्क में वृद्धि, लौह अयस्क निर्यातों में काफी कमी की वजह से लौह अयस्क के गैरकानूनी खनन में बदलाव हैं।

इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने केओपीटी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों पर आपत्ति उठाई है। इस प्राधिकरण ने भी कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करवाया है जिससे पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात का निर्धारण किया जा सके। चूंकि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान पत्तन, बाजार सूचना, सरकारी नीतियां, वैश्विक रुझान आदि पर कार्गो यातायात (2012-13 के वास्तविकताओं सहित) के अद्यतन रुझान के आधार पर किया बताया गया है, केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है।

(ix). कार्गो प्रहस्तन आय अनुमान वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु० 26273.94 लाख, रु० 27886.77 लाख और रु० 29104.86 लाख प्रेषित किए गए हैं। इसमें केओपीटी द्वारा अपने बीओटी प्रचालक अर्थात् टीएमआईएलएल और आईएसएचपीएल से प्राप्ति-योग्य अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत शामिल है।

जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने एस्क्रो खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के 50 प्रतिशत के अंतरण का अनुमान लगाया है। तदनुसार, केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान कार्गो प्रहस्तन आय के हिस्से के रूप में क्रमशः ₹ 883.40 लाख, ₹ 817.72 लाख और ₹ 825.85 लाख राशि की कुल रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के शेष 50 प्रतिशत पर विचार किया है।

जैसाकि पूर्व विश्लेषण में किया गया है, 4 प्रतिशत विशेष लेवी से आय केओपीटी द्वारा कार्गो प्रहस्तन आय के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए विशेष लेवी से उक्त आय पूरा करने का संव्यवहार विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा किया गया है।

- (x). इस प्रकार, पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। पत्तन तथा गोदी सुविधा के लिए केओपीटी द्वारा अनुमानित आय वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 35765.14 लाख, ₹ 37356.18 लाख और ₹ 39150.19 लाख है।

केओपीटी ने बताया है कि उसने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए ₹ 60/- प्रति अमेरिकी डॉलर की विदेशी मुद्रा विनिमय दर पर विचार किया है। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय अनुमानों के मामले में, इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर सभी विचाराधीन वर्षों के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमानन के लिए एकसमान रूप से सुविचारित की गई है।

हमारे विश्लेषण में, चूंकि वित्तीय वर्ष, 2013-14 का मुख्य भाग पहले ही समाप्त हो चुका है, और चूंकि उक्त अवधि के लिए वास्तविक डॉलर विनिमय दर ज्ञात है, इसलिए वर्ष, 2013-14 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय ₹ 59.91 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमानित किया गया है जो अप्रैल से दिसम्बर, 2013 अवधि के दौरान प्रचलित था। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, ₹ 62.61 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर इस मामले के विश्लेषण का समाहार करते समय यथा प्रचलित विचार किया गया है।

यहां भी, 4 प्रतिशत विशेष लेवी से आय केओपीटी द्वारा पोत संबंधित आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। सभी विचाराधीन वर्षों के लिए विशेष लेवी से उक्त आय को पूरा करने का संव्यवहार इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा किया गया है।

- (xi). इस प्रकार, लागत विवरण में सुविचारित पत्तन तथा गोदी गतिविधि से संबंधित संशोधित प्रचालन आय वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 35719.55 लाख, ₹ 38734.07 लाख और ₹ 40592.62 लाख है।
- (xii). केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित संपदा गतिविधि तथा रेलवे गतिविधि से संबंधित वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रचालन आय अनुमानों पर विश्वास किया गया है।
- (xiii). इस प्रकार, समग्र केओपीटी के लिए अनुमानित प्रचालन आय वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए ₹ 1278.31 करोड़, ₹ 1332.69 करोड़ और ₹ 1384.94 करोड़ की बजाय क्रमशः ₹ 1277.85 करोड़, ₹ 1346.47 करोड़ तथा ₹ 1399.37 करोड़ परिगणित होता है। अन्तर मुख्य तौर पर विनिमय दर में भिन्नता के कारण आया है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।
- (xiii). वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रचालन व्ययों के अनुमानों पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए वेतन तथा मजदूरी लागत के अनुमानन में उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार किया है। यह विदित है कि महापत्तनों के तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों का संशोधन जनवरी 2012 से देय था। जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के अपने लेखापरीक्षित लेखों में बकाया वेतन तथा भत्तों के लिए प्रावधान किया है। चूंकि महापत्तनों के तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों का संशोधन सरकार द्वारा पहले ही घोषित किया गया है, यह जरूरी है कि इस लेखा पर प्रभाव को लिया जाए। केओपीटी से यह विदित हुआ है कि संशोधन 10.5 प्रतिशत रहा है। इसलिए, 10.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक वर्ष 2012-13 में वर्ष, 2013-14 के लिए वेतन तथा मजदूरी लागत का अनुमान लगाने के समय सुविचारित किया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015 के लिए वेतन व्ययों के अनुमान वर्ष, 2013-14 के लिए अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). एचडीसी की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 'अन्य' शीर्ष के अधीन व्यय के अनुमानन के संबंध में, वर्ष 2012-13 के लिए आधार रूप में वास्तविक आंकड़ें सुविचारित किए गए हैं। इस संबंध में, केओपीटी ने निवेदन किया है कि 'अन्य' शीर्ष के अधीन व्यय में एचडीसी के बर्थ सं. 2 और 8 की साज-सज्जा में विनियुक्त ठेकेदार को भुगतान की लागत शामिल है और चूंकि उक्त ठेकेदार ने सितम्बर 2012 में प्रचालन रोक दिए हैं, इसलिए लागत वर्ष 2012-13 में बहुत तेजी से नीचे आई है। इसके अलावा, केओपीटी ने बताया है कि उसने बर्थ सं. 4ख पर मोबाइल हारबर क्रेन उपलब्ध करवाने के लिए हाल ही में एक ठेकेदार को नियुक्त किया है और कि उसकी लागत वर्ष, 2013-14 के व्यय अनुमानन में ली गई है। इस स्थिति के आधार पर, पत्तन द्वारा यथा प्रेषित एचडीसी की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 'अन्य' शीर्ष के अधीन व्यय वर्ष, 2013-14 के लिए सुविचारित किया गया है और उसके बाद वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी भारत सरकार से नदी निकर्षण तथा अनुरक्षण सुविधा से संबंधित व्यय की प्रतिपूर्ति के द्वारा निकर्षण सहायिकी प्राप्त करता है। केओपीटी के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, व्यय की केवल ऐसी मदें जो सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति नहीं किए जाने के लिए अनुमानित की गई हैं, वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्तन तथा गोदी सुविधा के लागत विवरण में शामिल किए गए हैं। इस संबंध में, केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 5019.90 लाख, ₹ 5354.26 लाख और ₹ 5704.69 लाख राशि पर विचार किया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (घ). केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए रेलवे गतिविधि तथा संपदा गतिविधि से संबंधित प्रचालन लागत के अनुमानन में विभिन्न वृद्धि कारकों पर विचार किया है। वर्ष 2012-13 के लिए इन गतिविधियों से संबंधित वास्तविक प्रचालन लागत को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों को संशोधित करने हेतु तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।
- (xiv). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश, महापत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास के परिकलन की अपेक्षा करते हैं। तदनुसार, यह प्राधिकरण केओपीटी को अपने दरमान की अगली समीक्षा के दौरान अपना प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यहास का अनुमान लगाने के लिए केओपीटी के पिछले दो सामान्य संशोधनों अर्थात् वर्ष 2006 और 2010 से सलाह देता रहा है। तथापि, अब भी, केओपीटी ने दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार मूल्यहास का अनुमान नहीं लगाया है। केओपीटी ने बताया है कि उसने कम्पनी अधिनियम का पालन नहीं किया था और कि लागत विवरा में मूल्यहास केओपीटी द्वारा अनुसरित लेखांकन प्रणाली अर्थात् मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार परिसंपत्तियों के जीवनकाल प्रतिमान का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अनुसार है।
- केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों से, यह दिखाई देता है कि केओपीटी ने इस प्राधिकरण की विशिष्ट सलाह के बावजूद मूल्यहास से संबंधित दिशानिर्देश स्थिति का अनुपालन करने की दिशा में कोई कदम नहीं उठाया है। दिया गया है कि जब कुछ महापत्तन जैसे मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) कम्पनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास की गणना करता है, तो कम्पनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास का अनुमान नहीं लगाने के लिए केओपीटी हेतु कारण स्पष्ट नहीं है। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने की इस स्थिति में, यह संभव नहीं पाया गया है कि 2005 के दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर मूल्यहास गणना करने के लिए पत्तन पर जोर डालने के लिए हमारे द्वारा कोई कदम उठाना संभव नहीं है। केओपीटी से दोबारा अनुरोध है कि अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास की गणना करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का पालन करे।
- (xv). प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के प्रमुख घटक भाग हैं स्टोर कीपिंग, चिकित्सा व्यय, लेबर तथा औद्योगिक संबंध, इंजीनियरिंग और वर्कशाप उपरिव्यय, लेखांकन तथा लेखापरीक्षण, पत्तन सुरक्षा, भूमि व्यय, कानूनी व्यय, सतर्कता व्यय, योजना एवं अनुसंधान तथा अन्य व्यय। वर्ष, 2013-14 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के अनुमानन में, पत्तन द्वारा सुविचारित 16.37 प्रतिशत की बजाय 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।
- (xvi). केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय में पूंजी परिसंपत्तियों, उपरिव्ययों की वसूली, सर्विस नहीं होने योग्य सामग्रियों की बिक्री और फुटकर ऋण पर लाभ शामिल है। यह देखा गया है कि वर्ष, 2013-14 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में कम है। तथापि, केओपीटी ने कहा है कि वित्त तथा विविध आय का अनुमानन रुझान के आधार पर किया गया है। केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए वित्त तथा विविध आय के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (xvii). केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए वित्त तथा विविध व्यय में वार्षिकी की खरीद और अधिवर्षिता निधि में अंशदान अन्य व्यय के साथ शामिल हैं। 1 अप्रैल 2004 से पहले रिटायर हुए कर्मचारियों और अधिवर्षिता निधि के लिए अंशदान के मामले में पत्तन की पेंशन देयता को पूरा करने से संबंधित वार्षिकी की खरीद 31 मार्च 2004 के बाद रिटायर होने वाले कर्मचारियों के मामले में पत्तन की पेंशन देयता के संबंध में है। चूंकि केओपीटी ने 1 अप्रैल 2004 से पहले रिटायर होने वाले कर्मचारियों के मामले में पेंशन देयता कवर करने के लिए पृथक लेवी का प्रस्ताव किया है, जिसपर इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में अलग से संव्यवहार किया गया है, वार्षिकी की खरीद के लिए अनुमानित राशि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित वित्त और विविध व्यय से अलग की गई है। केओपीटी ने बताया है कि अधिवर्षिता निधि के लिए देयता को पूरा करने के लिए अपेक्षित कॉरपस बीमांकन मूल्यांकन पर आधारित है। इसलिए, केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित अधिवर्षिता निधि के लिए वार्षिक अंशदान पर विचार किया गया है।
- (xviii). (क). केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए केडीएस तथा एचडीसी के मामले में परिसंपत्तियों के अपने सकल प्रखंड में क्रमशः रु0 31.94 करोड़, रु0 51.44 करोड़ और रु0 29.31 करोड़ परिवर्धनों का प्रस्ताव किया है। परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धनों का सार नीचे दिया गया है:-

(रु0 करोड़ों में)

क्र.सं.	मर्दे	2013-14	2014-15	2015-16
(i).	सिविल कार्य	11.17	16.10	15.31
(ii).	गोदियां, समुद्र-दीवारें, पियर्स तथा नेविगेशनल सहायताएं	1.64	2.23	1.64
(iii).	रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक	-	8.17	2.00
(iv).	क्रेन तथा वाहन	3.16	3.16	3.16
(v).	संयंत्र तथा मशीनरी	7.86	18.10	3.95
(vi).	जल बिजली तथा अग्निशमन संस्थापन	7.29	2.84	2.41
(vii).	कार्यालय उपस्कर/फर्नीचर तथा फिटिंग्स	0.83	0.84	0.84
	कुल	31.94	51.44	29.31

- (ख). वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान केओपीटी द्वारा प्रस्तावित परिवर्धनों के संदर्भ में, केओपीटी ने सकल प्रखंड में कुछ परिवर्धनों की स्थिति भेजी है, जैसाकि इस आदेश की तथ्यात्मक स्थिति में पहले बताया गया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में परिवर्धनों के रूप में पूंजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना के अनुसार है। केओपीटी ने भी पुष्टि की है कि केवल पूर्ण तथा शुरु की गई परिसंपत्तियां ही नियोजित पूंजी में सुविचारित की गई हैं। पत्तन ने भी दर्शाया है कि अतिरिक्त निवेश का कुछ इस तरीके से प्रभाव पड़ेगा कि यह अतिरिक्त यातायात/कारोबार सृजित करेगा और कुशलता में भी सुधार होगा। परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (xix). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए चालू परिसंपत्तियों का अनुमान और केओपीटी द्वारा अनुमानित चालू देयता के पूर्वानुमानों को लेखा में लेते हुए, केओपीटी की कार्य पूंजी नकारात्मक हो गई है। परिणामस्वरूप, केओपीटी द्वारा अपने लागत विवरणों में कार्य पूंजी पर विचार नहीं किया गया है।
- (xx). जैसाकि पहले चर्चा की गई है परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कुल परिवर्धनों में से, केओपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए सकल प्रखंड में परिवर्धनों से संबंधित व्यय को पूरा करने के लिए वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान रु0 14.85 करोड़, रु0 10 करोड़ और रु0 10 करोड़ के एस्क्रो खाता शेष का उपयोग करने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान एस्क्रो खाते में राजस्व हिस्सेदारी आय के 50 प्रतिशत के अंतरण की परिकल्पना की है। पहले बताए गए कारणों से, एस्क्रो खाते से किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश का स्तर वर्ष के दौरान एस्क्रो खाते में उपलब्ध राशि तक सीमित किया गया है और शेष नियोजित पूंजी आंकड़ों में वापिस जोड़ा गया है ताकि ऐसी परिसंपत्तियों पर नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ दिया जा सके। इसके अलावा, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार, केओपीटी ने एस्क्रो खाते से निधित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ का दावा नहीं किया है। नियोजित पूंजी के संबंध में स्थिति प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए नीचे तालिका में दी गई है:-

(रु0 लाखों में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड जैसा वार्षिक लेखों में है अथवा केओपीटी द्वारा दिया गया है	82933.15	87377.49	83538.03	83918.78	85319.79	84418.90
घटाएं: एस्क्रो खाते का उपयोग करते हुए पूंजीकृत परिसंपत्तियां, जैसा केओपीटी द्वारा दिया गया है	2484.75	3966.56	4749.41	5622.19	6761.19	6861.19
जोड़ें: एस्क्रो खाते द्वारा कवर नहीं किया गया निवेश						
- वर्ष 2010-11	321.94	311.32	301.05	291.02	281.33	271.96
- वर्ष 2011-12	0.00	523.97	506.68	489.81	473.50	457.73
- वर्ष 2012-13	0.00	0.00	46.28	44.74	43.25	41.81
- वर्ष 2013-14	0.00	0.00	0.00	533.33	515.57	498.40
- वर्ष 2014-15	0.00	0.00	0.00	0.00	115.77	111.91
- वर्ष 2015-16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	107.46
लागत विवरण में यथा सुविचारित	80770.34	84246.22	79642.63	79655.49	79988.02	79046.99

- (xxi). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.7 और 2.9.8 कारोबार परिसंपत्तियों, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पत्तन परिसंपत्तियों में वर्गीकरण विनिर्दिष्ट करता है। इस प्राधिकरण की सलाह के आधार पर, केओपीटी ने नवम्बर 2010 आदेश से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान दिशानिर्देशों के अनुसार एचडीसी में परिसंपत्तियों का वर्गीकरण किया था और बताया था कि कारोबार परिसंपत्तियां, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां एचडीसी में कुल परिसंपत्तियों के क्रमशः 95.60 प्रतिशत, 3.66 प्रतिशत और 0.74 प्रतिशत पर परिगणित किया गया है। यह केओपीटी के नवम्बर 2010 आदेश में विश्वास किया गया था। इसे ही अब विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

तथापि, केडीएस के मामले में, इस आधार पर कि केडीएस में परिसंपत्तियां अभी अपेक्षित समूहों में वर्गीकृत की जानी हैं, कारोबार परिसंपत्तियां, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां का अनुपात क्रमशः 90 प्रतिशत, 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया था, जैसाकि वर्ष 2006 में केओपीटी के सामान्य संशोधन में सुविचारित किया गया था। केओपीटी को अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार केडीएस में अपनी सभी परिसंपत्तियों को वर्गीकृत करने की सलाह दी गई थी।

केडीएस से संबंधित परिसंपत्तियों के वर्गीकरण के संबंध में, केओपीटी ने अब बताया है कि वह इस संबंध में किए गए गंभीर प्रयास के बावजूद केडीएस से संबंधित परिसंपत्तियों के वर्गीकरण की कार्यवाही पूरी नहीं कर सका था। केओपीटी ने केडीएस से संबंधित परिसंपत्तियों के वर्गीकरण की कार्यवाही पूरी नहीं करने के कारण नहीं बताए हैं। किसी वैकल्पिक ब्योरे के अभाव में, कारोबार परिसंपत्तियों, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का अनुमान क्रमशः 90 प्रतिशत, 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत, जैसा केडीएस में परिसंपत्तियों के मामले में वर्ष 2006 और 2010 में केओपीटी के सामान्य संशोधन में सुविचारित किया गया था।

- (xxii). केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित पत्तन की अभिकल्पित क्षमता (बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रचालित बर्थों के अलावा) वर्ष, 2013-14 के लिए 68.80 एमएमटी, वर्ष 2014-15 के लिए 69.75 एमएमटी और वर्ष 2015-16 के लिए 70.60 एमएमटी है। उक्त वर्षों के दौरान केओपीटी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुमानित यातायात को लेखा में लेते हुए, पत्तन की क्षमता उपयोगिता वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 66.88 प्रतिशत, 69.04 प्रतिशत और 71.27 प्रतिशत परिगणित होता है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए स्वीकृत किया जाएगा। चूंकि अनुमानित क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, इसलिए केओपीटी अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए योग्य है। पत्तन ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ कारोबार परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत परिकलित किया है। तथापि, पत्तन ने केवल 12 प्रतिशत प्रतिलाभ की मांग की है। कम की गई दर पर आरओसीई की मांग करने के लिए केओपीटी का प्रस्ताव वसूली की वजह से है कि 16 प्रतिशत आरओसीई मूल दरों में तीव्र वृद्धि की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, वर्ष 2015-16 में उन्नत क्षमता उपयोगिता की स्थिति में, केओपीटी 16 प्रतिशत के स्वीकार्य स्तर के करीब प्रतिलाभ अर्जित करने की स्थिति में होना चाहिए।

पत्तन द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर और विचार करते हुए कि संयुक्त सुनवाई में भी, पत्तन ने केवल कम प्रतिलाभ दर, कारोबार परिसंपत्तियों पर 12 प्रतिशत और कारोबार-संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.33 प्रतिशत, सभी वर्षों, 2013-14 से 2015-16 के लिए सुविचारित किए गए हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर कोई प्रतिलाभ स्वीकृत नहीं किया गया है।

- (xxiii). (क). ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, एचडीसी, केडीएस तथा समग्र पत्तन और प्रत्येक प्रणाली के अधीन विभिन्न मुख्य गतिविधियों के लिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-2 (ए) से (ओ) रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय				निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)				निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
		(₹ in crores)				(₹ in crores)							
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
1	समग्र पत्तन	1277.85	1346.47	1399.37	4023.69	-7.01	-19.65	-42.78	-69.44	-0.55%	-1.46%	-3.06%	-1.69%
	कार्गो	490.85	516.16	536.91	1543.92	-94.94	-106.43	-119.65	-321.01	-19.34%	-20.62%	-22.28%	-20.75%
	पत्तन तथा गोदी	357.20	387.34	405.93	1150.46	-155.88	-156.62	-167.70	-480.20	-43.64%	-40.44%	-41.31%	-41.80%
	रेलवे	104.36	110.21	116.42	330.99	4.64	4.13	4.14	12.90	4.44%	3.74%	3.56%	3.91%
	संपदा	325.45	332.76	340.11	998.32	239.17	239.27	240.42	718.86	73.49%	71.91%	70.69%	72.03%
2	समग्र केडीएस	531.56	552.85	570.57	1654.99	-60.74	-82.94	-105.78	-249.46	-11.43%	-15.00%	-18.54%	-14.99%
	कार्गो	228.11	237.30	245.86	711.26	-66.30	-78.54	-90.63	-235.47	-29.07%	-33.10%	-36.86%	-33.01%
	पत्तन तथा गोदी	77.20	82.68	85.06	244.94	-155.14	-165.03	-176.95	-497.12	-200.95%	-199.60%	-208.03%	-202.86%
	रेलवे	16.25	17.87	19.66	53.78	-15.32	-16.27	-17.12	-48.72	-94.33%	-91.05%	-87.08%	-90.82%
	संपदा	210.00	215.00	220.00	645.00	176.02	176.91	178.91	531.85	83.82%	82.28%	81.32%	82.48%
3	समग्र एचडीसी	746.29	793.62	828.79	2368.70	53.73	63.29	63.00	180.02	7.20%	7.97%	7.60%	7.59%
	कार्गो	262.74	278.87	291.05	832.66	-28.64	-27.88	-29.02	-85.54	-10.90%	-10.00%	-9.97%	-10.29%
	पत्तन तथा गोदी	279.99	304.66	320.87	905.52	-0.74	8.41	9.26	16.92	-0.26%	2.76%	2.88%	1.79%
	रेलवे	88.12	92.33	96.76	277.22	19.96	20.40	21.26	61.62	22.65%	22.10%	21.97%	22.24%
	संपदा	115.45	117.76	120.11	353.31	63.15	62.36	61.51	187.01	54.70%	52.95%	51.21%	52.95%

- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता इस शर्त के अधीन 31 मार्च, 2013 से आगे विस्तारित की गई है कि 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए केओपीटी को प्रोद्भूत होने वाली स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अधिशेष अगले चक्र के लिए निर्धारित किया जाएगा और 1 अप्रैल, 2013 के बाद केओपीटी को हुए नुकसान, यदि कोई हो, को निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में नहीं लिया जाएगा। जैसाकि लागत स्थिति से देखा जा सकता है, केओपीटी को वर्ष, 2013-14 के दौरान रु0 36.88 करोड़ का घाटा हो सकता है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि केओपीटी के संशोधित दरमान के प्रभावी होने तक, यह चालू वित्तीय वर्ष, 2013-14 का अंत होगा, वर्ष, 2013-14 के लिए घाटा चालू प्रशुल्क चक्र में नहीं लिया जा रहा है, जैसाकि 01 अप्रैल, 2013 के बाद दरमान की वैधता विस्तारित करने के समय इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय दिया गया है।
- (ग). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, समग्र केओपीटी प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान लगभग रु0 62.43 करोड़ का घाटा होगा। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर समग्र पत्तन के लिए लागत विवरणों द्वारा प्रदर्शित घाटा स्थिति के मद्देनजर, यह प्रशुल्क के ऊर्ध्वमुखी संशोधन का मामला है।
- (घ). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से आगे देखा जा सकता है, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए संपदा गतिविधि कुल रु0 479.69 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है। 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 2.11.5 अल्पावधि में पत्तन प्रचालनों में घाटे को पूरा करने के लिए योगदान करने के लिए संपदा गतिविधि के लिए है। केओपीटी की अनुमानित लागत/वित्तीय स्थिति घाटे में है। पेंशन निधि में भी काफी अन्तर है। विचार करते हुए कि शीघ्र पेंशन लेवी पर कार्य करना सही है, यह उचित होगा कि पेंशन निधि में अन्तर को पूरा करने के लिए संपदा गतिविधि के सम्पूर्ण अधिशेष को समायोजित किया जाए। हालांकि, संपदा गतिविधि में अधिशेष पेंशन निधि बढ़ाने में पूरी तरह समर्थ नहीं है, परन्तु यह काफी हद तक अन्तर को पूरा करने में सहायता करेगा, इससे लेवी की मात्रा कम होगी और पेंशन लेवी के लेखा पर उपयोगिताओं पर कम बोझ पड़ेगा।
- (ङ). प्रस्तावित मसौदा दरमान में, यह देखा गया है कि केओपीटी ने कुछ प्रशुल्क मदों में वृद्धि, कुछ प्रशुल्क मदों में कटौती और कुछ अन्य प्रशुल्क मदों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है। वृद्धि, कटौती अथवा यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्तावित प्रतिशत गतिविधि विशेष के लिए सामान्य दिखाई नहीं देता है। अन्य शब्दों में, मुख्य गतिविधि के अधीन प्रत्येक उप-गतिविधि के लिए, वृद्धि/कटौती का भिन्न-भिन्न प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। इस संबंध में, केओपीटी से विश्लेषण और गणनाएं इस तरह से भेजने का अनुरोध किया गया था कि प्रत्येक मुख्य गतिविधि और उप-गतिविधि के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति केओपीटी के प्रस्तावित मसौदा दरमान में मांग की गई वृद्धि, कटौती अथवा यथास्थिति बनाए रखने के साथ संयोजित किया जा सकता है। ऐसा कोई विश्लेषण नहीं भेजा गया था। एएसआईसी द्वारा सही देखा गया है, प्रशुल्क मदों के लिए सभी दरें प्रशुल्क के निर्धारण/संशोधन के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण के अनुसार लागत जमा आधार पर होना चाहिए। दरों में वृद्धि की प्रस्तावित मात्रा परिकल्पित किए जाने के लिए पूर्वानुमानित अथवा प्रकट की गई है क्योंकि किसी दर वृद्धि विशेष के लिए लागत वृद्धि का कोई संकेत नहीं है अथवा अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया गया है और केओपीटी द्वारा आय अनुमानन में लिया गया, जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले भाग से देखा जा सकता है।
- (च). उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों के लिए केओपीटी के प्रशुल्क का संशोधन पूर्ववर्ती अनुच्छेद में दी गई तालिका द्वारा प्रदर्शित घाटा स्थिति के आधार पर नीचे विश्लेषित किया गया है।

- (i). संदर्भित मामले की कार्यवाही के दौरान और जैसा तथ्यात्मक स्थिति से संबंधित इस आदेश में कहा गया है, कुछ उपयोक्ता एसोसिएशनों ने केओपीटी द्वारा मांग की गई प्रशुल्क वृद्धि का विरोध किया है। कुछ अन्य उपयोक्ता एसोसिएशनों ने केओपीटी द्वारा मांग की गई प्रशुल्क वृद्धि मांग में संशोधन के लिए अनुरोध किया है। केओपीटी उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा यथा सुझाव प्रशुल्क वृद्धि में किसी संशोधन के लिए सहमत नहीं है और इसके द्वारा यथा मांगी की गई प्रशुल्क वृद्धि किए जाने की अपनी इच्छा व्यक्त की है।
- (ii). अनुमानित लागत स्थिति के अनुसार, समग्र पत्तन की कार्गो संबंधित गतिविधि दो वर्षों अर्थात् 2014-15 और 2015-16 की अवधि के लिए रु0 226.07 करोड़ की घाटा स्थिति दर्शाती है। अतिरिक्त आय पर विचार करते हुए जो नई प्रशुल्क मदों को अनुमोदित करने के लेखा पर पत्तन को प्रोद्भूत होगा अर्थात् कंटेनरों की ऑन बोर्ड लैशिंग/डिलैशिंग, एस्कवेटरों के लिए किराया प्रभार और फ्रेडरों के लिए किराया प्रभार, जैसा विश्लेषण के बाद वाले भाग में चर्चा किया गया है, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान लगभग रु0 4.16 करोड़ के लिए, परिणामी घाटा रु0 221.91 करोड़ होगा। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए पत्तन की कार्गो प्रहस्तन आय के प्रतिशत रूप में यह घाटा 21.07 प्रतिशत परिगणित होता है। पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, विभिन्न प्रशुल्क मदों में पत्तन द्वारा मांग की गई वृद्धि के भिन्न प्रतिशत की बजाय कार्गो संबंधित प्रभारों में बोर्ड पर वृद्धि प्रदान किए जाने के लिए उपयुक्त समझा गया है। अनुमानन त्रुटियों, यदि कोई हों, के लिए कुशन रखते हुए कार्गो संबंधित प्रभारों में 20 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि अनुमोदित की गई है।
- (iii). अनुमानित लागत स्थिति के अनुसार, पत्तन की पोत संबंधित गतिविधि, दो वर्षों अर्थात् 2014-15 और 2015-16 की अवधि के लिए 40.88 प्रतिशत की घाटा स्थिति दर्शाती है। केओपीटी ने अधिकांश प्रशुल्क मदों में 5 प्रतिशत से 20 प्रतिशत के बीच में वृद्धि प्रस्तावित की है। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि मुख्य प्रशुल्क मदों जैसे बर्थ किराया, पत्तन देयताएं, स्थानांतरण प्रभार, लंगरगाह आदि के मामले में, इसने 20 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। इसलिए, पोत संबंधित प्रभारों के मामले में केओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है, बशर्त कुछ प्रशुल्क मदों के मामले में वृद्धि 40 प्रतिशत तक सीमित करते हुए जहां वृद्धि का उच्चतर प्रतिशत पत्तन द्वारा मांग किया गया है।
- केओपीटी ने कहा है कि टोवेज तथा पाइलटेज प्रभार कुल पोत संबंधित प्रभारों का मुख्य भाग होता है। इसलिए, समग्र पोत संबंधित प्रभार केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित पत्तन देयताओं और बर्थ किराये में 20 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने के बाद भी केवल 6 प्रतिशत - 8 प्रतिशत तक अधिक होने की उम्मीद है। तदनुसार, पोत संबंधित आय में समग्र प्रभाव, पेंशन लेवी के निर्धारण के लिए, 7 प्रतिशत सुविचारित किया गया है, जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (छ). (i). पेंशनरों के वृहत् तौर पर दो समूह हैं, एक उन पेंशनरों का एक समूह जो 1 अप्रैल 2004 से पहले रिटायर हुए हैं और दूसरा समूह जो 31 मार्च 2004 के बाद रिटायर हुए हैं। केओपीटी 31 मार्च 2004 के बाद रिटायर हुए कर्मचारियों के लिए अपने दायित्व का निर्वाह करने के लिए निधि सृजित कर चुका है। उक्त निधि में वार्षिक अंशदान वर्ष 2015-16 तक व्यय के भविष्य पूर्वानुमानों में पास थू के रूप में लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।
- (ii). भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) द्वारा यथा निर्धारित 1 अप्रैल 2004 से पहले रिटायर हुए कर्मचारियों के लिए पेंशन देयता का बीमांकन मूल्यांकन 1 मार्च 2012 को रु0 1973.70 करोड़ है। 01 मार्च, 2013 को अद्यतन आंकड़ों के अभाव में, 01 मार्च 2012 की स्थिति को लेखा में लिया गया है। जैसाकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए केओपीटी के वार्षिक लेखों से देखा गया है, वह उक्त वर्षों के दौरान निधि में रु0 120 करोड़ (रु0 40 करोड़ X 3 वर्ष) का योगदान पहले ही दे चुका है। चूंकि वित्तीय वर्ष, 2013-14 लगभग खत्म हो चुका है, रु0 करोड़ की राशि चालू वित्तीय वर्ष के लिए सुविचारित की गई है। इस प्रकार, विशेष दर की वसूली द्वारा पूरी की जाने वाली निवल निधि अपेक्षा रु0 1813.70 करोड़ परिगणित होता है।
- (iii). यह दोहराया गया है कि वर्ष 2010 में केओपीटी के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, पेंशन लेवी तीन प्रशुल्क चक्रों की अवधि में केओपीटी द्वारा वसूल किए जाने के लिए पेंशन लेवी अनुमोदित की गई थी। विचार करते हुए कि पिछला प्रशुल्क चक्र समाप्त हो चुका है, निधि स्थिति में कमी शेष दो प्रशुल्क चक्रों में वसूल की जानी है। चूंकि केवल दो शेष वर्ष अर्थात् 2014-15 और 2015-16 (दूसरे प्रशुल्क चक्र में) चालू प्रशुल्क चक्र में उपलब्ध हैं, निधि में कमी दो वर्षों की अवधि के लिए विशेष लेवी के द्वारा वसूल किए जाने की आवश्यकता है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान विशेषज्ञ लेवी के द्वारा वसूल की जाने वाली राशि रु0 604.57 करोड़ परिगणित होता है।
- (iv). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2014-15 से 2015-16 के दौरान संपदा गतिविधि से अधिशेष रु0 479.69 करोड़ पेंशन निधि स्थिति में समायोजित किए जाने का निर्णय लिया गया है। यदि रु0 479.69 करोड़ का अनुमानित अधिशेष पेंशन निधि स्थिति में समायोजित की गई है, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान विशेष लेवी के द्वारा वसूल की जाने वाली राशि रु0 124.87 करोड़ परिगणित होती है।
- (v). मौजूदा कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में प्रदान की गई वृद्धि के बाद, वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए रेलवे गतिविधि और संपदा गतिविधि के अलावा पत्तन की कुल प्रचालन आय रु0 2339.11 करोड़ होगी। यदि केओपीटी को उक्त अवधि के दौरान पेंशन निधि के लिए रु0 124.87 करोड़ की राशि वसूल करनी है तो इसे रेलवे संबंधित प्रभारों सहित संशोधित कार्गो तथा पोत संबंधित प्रभारों पर लगभग 5.34 प्रतिशत पेंशन लेवी प्रभारित करनी होगी। इस प्रकार, वर्तमान के लिए, केओपीटी को चालू प्रशुल्क चक्र में 5 प्रतिशत की विशेष दर प्रभारित करने के लिए प्राधिकृत किया गया है और अपने दरमान के अगले संशोधन के समय समीक्षा की जाए।
- (xxiv). इस प्राधिकरण ने दिसम्बर 2006 के आदेश में अनुमोदित किया था, केओपीटी में दोनों प्रणालियों अर्थात् केडीएस और एचडीसी के लिए समान दरें रखने के लिए केओपीटी का प्रस्ताव, सामान्य दर ढांचा केडीएस लागत पर एचडीसी पर बोझ नहीं था। जैसाकि लागत स्थिति से देखा जा सकता है, एचडीसी केडीएस को प्रति सहायिकी जारी रखे हुए है। केओपीटी ने इस आधार पर सामान्य दर ढांचा को जारी रखने के लिए तर्क देने की मांग की थी कि समग्र केओपीटी के लिए सामान्य प्रशुल्क ढांचा सुगमता से काम कर रहा है और ट्रेड द्वारा स्वीकार किया गया है। इसलिए, केओपीटी का भी

मत है कि दोनों गोदी प्रणालियों के लिए सामान्य प्रशुल्क ढांचा एक-दूसरे के लिए कॉम्प्लिमेंटरी कार्य करती हैं और पत्तन के कुल विकास और अवसंरचना के बेहतर उपयोग में योगदान करती है। केओपीटी की भी यह स्थिति है कि एचडीसी तथा केडीएस पर मौजूदा भिन्न-भिन्न दर ढांचा ने दो प्रणालियों के यातायात में गंभीर असंतुलन सृजित किए थे जो पत्तन वित्तपोषण के लिए डेटरिमेंट रूप में कार्य किया है। केओपीटी द्वारा दिए गए उपर्युक्त तर्क के आधार पर और सामान्य दरों को जारी रखने के लिए प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं से कोई आपत्ति नहीं है, यह प्राधिकरण मौजूदा प्रशुल्क चक्र में एचडीसी तथा केडीसी के लिए सामान्य दर ढांचा को जारी रखने की अनुमति देने के लिए प्रवृत्त है।

केओपीटी ने भी इस प्राधिकरण से इस स्थिति पर विचार करने के लिए कहा था कि क्या केडीएस तथा एचडीसी का अलग-अलग ऐसा निर्धारण, आगे जरूरी है। यह दोहराया गया है कि केओपीटी में दोनों प्रणालियों अर्थात् केडीएस तथा एचडीसी के लिए समान दरें रखने के लिए अनुमोदित किया गया था, बशर्ते सामान्य दर ढांचा केडीएस की लागत पर एचडीसी पर बोझ नहीं था। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जैसाकि पहले बताया गया है, एचडीसी केडीएस को प्रति-सहायिकी देता है। चूंकि एचडीसी केडीएस का बोझ वहन करता है, दोनों प्रणालियों की लागत स्थिति की अलग-अलग जांच करने के लिए जारी रखना तब तक उपयुक्त समझा गया है जब तक दोनों प्रणालियां स्वतः-पर्याप्त नहीं हो जाते हैं। इसलिए, केओपीटी को सलाह दी जाती है कि इसके प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के दौरान एचडीसी, केडीएस और समग्र पत्तन के लिए पृथक लागत विवरण भेजे।

- (xxv). केओपीटी ने लाइसेंस/पट्टा आधार पर केओपीटी द्वारा किसी पत्तन उपयोक्ता को आर्बिट्रि क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण के लिए 'विलंबशुल्क' की मौजूदा परिभाषा के लिए टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है, किराया अनुसूची के प्रावधान पत्तन उपयोक्ता द्वारा भंडारण क्षेत्र के अधिग्रहण की सम्पूर्ण अवधि (अर्थात् वेकेशन) के दौरान लागू होंगे। चूंकि उक्त टिप्पणी ने विलंबशुल्क की परिभाषा को स्पष्टता प्रदान की है, उक्त टिप्पणी का समावेशन अनुमोदित किया गया है।
- (xxvi). केओपीटी ने यह करने के लिए 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' की मौजूदा परिभाषा संशोधित की है और अब केओपीटी ने उतराई/नौभरण प्रचालन के समय घाट के माध्यम से गुजरे बिना बर्थ/जेट्टी/गोदी बॉय में कार्गो की उतराई/लदाई पोत में कार्य के प्रचालन के अर्थ के लिए 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने परिभाषा में 'बर्थ/जेट्टी/गोदी बॉय में कार्य' शब्दावली शामिल की है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' की परिभाषा को और स्पष्टता देती है, परिभाषा में संशोधन अनुमोदित किया गया है।
- (xxvii). 'अति आयामीय कंटेनर' की परिभाषा के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्लिंगों, शेकलों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की जरूरत वाले कंटेनरों को शामिल करने के लिए, क्योंकि अति आयामीय कंटेनर अनुमोदित किया गया है, क्योंकि विशेष डिवाइस जैसे स्लिंग, शेकल, लिफ्टिंग बीम आदि अति आयामीय कंटेनरों को प्रहस्तित करने के लिए अपेक्षित हैं।
- (xxviii). केओपीटी ने 'पोतांतरण' की मौजूदा परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि मिड-स्ट्रीम अथवा वाया शोर भी स्थानांतरण कवर किया जा सके। केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा व्यवस्था के अधीन, मिड-स्ट्रीम अथवा वाया शोर किया गया कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण पोतांतरण रूप माना गया है यदि एक समुद्रगामी पोत/बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज तक ऐसा स्थानांतरण अन्य पत्तन/पत्तनों के गंतव्य के लिए किया गया है। हालांकि, मिड-स्ट्रीम अथवा वाया शोर में स्थानांतरण 'पोतांतरण' रूप में संघटित किया गया है, मिड-स्ट्रीम के मामले में स्थानांतरण में शामिल गतिविधियां वाया शोर के मामले में स्थानांतरण में शामिल की तुलना में भिन्न है। जैसाकि पत्तन द्वारा स्पष्ट किया गया है, मिड-स्ट्रीम में किए गए पोतांतरण प्रचालन में शामिल प्रचालनों की लागत और वाया शोर किए गए पोतांतरण प्रचालन में शामिल प्रचालनों की लागत भिन्न-भिन्न हैं क्योंकि मिड-स्ट्रीम मामले में स्थानांतरण पत्तन सीमा के भीतर एक पोत से दूसरे पोत तक सीधे किया जाता है और वाया शोर के मामले में कार्गो/कंटेनर घाट/बर्थ पर पहले उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तन के गंतव्य के लिए दूसरे पोत में नौभरित किया जाता है। किन्तु, चूंकि मिड-स्ट्रीम अथवा वाया शोर में स्थानांतरण में कार्गो/कंटेनर का पुनःनौभरण शामिल होता है, विचार करते हुए कि मिड-स्ट्रीम अथवा वाया शोर में किए गए कार्गो/कंटेनर के स्थानांतरण की मौजूदा व्यवस्था पोतांतरण रूप में मानी गई है, परिभाषा के संशोधन के लिए केओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (xxix). केओपीटी ने शुरू में यह करने के लिए शर्त संशोधित करने का प्रस्ताव किया था कि कार्गो/पोतवणिक के अपने कंटेनर से संबंधित प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके क्लियरिंग तथा अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों पर प्रभारित किया जाएगा। तथापि, यह कहते हुए कि प्रस्तावित शर्त केओपीटी के दरमान में निर्धारित अन्य शर्त से मतभेद हो सकता है, विचार करने के बाद केओपीटी ने 'पोतवणिकों के अपने कंटेनर के मामले में, कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी एवं अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंट भी प्रभार अदा करते हैं' वाक्य जोड़ने के लिए मौजूदा नोट में जोड़ने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित बदलाव का आशय आयातक/निर्यातकों को पोतवणिक के अपने कंटेनर के लिए प्रभारों की अदायगी करने की अनुमति देने के लिए है।
- (xxx). वर्तमान व्यवस्था के अधीन, कंटेनर तथा कंटेनरयुक्त कार्गो से संबंधित प्रभार अन्यों से कार्गो के स्वामी अथवा उनके क्लियरिंग तथा अग्रेषण एजेंट/प्रहस्तन एजेंट पर वसूल किए जाने हैं। केओपीटी ने इस आधार पर उक्त शर्त के दायरे से कार्गो के स्वामी अथवा उनके क्लियरिंग तथा अग्रेषण एजेंट को अलग रखने का प्रस्ताव किया है कि यह व्यवस्था सभी महापत्तनों में अनुसरित की जा रही पद्धति के अनुसार है और पत्तन समुदाय प्रणाली भी ऐसी व्यवस्था पर विचार करने के लिए कहता रहा है। पत्तन द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर और दिया गया है कि किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित संशोधन पर आपत्ति नहीं उठाई है, इसे अनुमोदित किया गया है।
- (xxxi). 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 6.6.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, केओपीटी का मौजूदा दरमान यह शर्त निर्धारित करता है कि बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा। केओपीटी ने अब इस तरह से टिप्पणी के दायरे को बढ़ा करने का प्रस्ताव किया है कि एचडीसी द्वारा पोत की अस्वीकृति के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय भी अन्य कारकों में से एक होगा जो बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा निर्धारित करते समय अलग रखा जाएगा। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि एचडीसी द्वारा पोत की अस्वीकृति की स्थिति तब आती है जब एक पोत एचडीसी में आगे कार्गो प्रचालन के लिए केडीएस से एचडीसी तक जाता है, एचडीसी ऐसे पोत के व्यवस्थापन के लिए अथवा एचडीसी में पर्याप्त निर्यात कार्गो नहीं हो।
- इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि पक्षीय ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षारत जलयान अथवा खराब मौसम पत्तन एवं जलयानों के नियंत्रण के बाहर है, पक्षीय ज्वारभाटा स्थितियों की इच्छा के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होने के पीछे की मंशा अथवा बर्थ किराये

की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा से खराब मौसम की वजह से, पत्तन को जलयानों, जो पत्तन की राजस्व अर्जन परिसंति को अधिग्रहीत करती है, से राजस्व अर्जित करने में समर्थ बनाने के लिए इसकी सुरक्षा विचारों के लिए है।

केओपीटी के मामले में, दो गोदी प्रणालियों की मौजूदगी की इसकी पेक्यूलिरेटी की वजह से, पोत एक एचडीसी बर्थ (एचडीसी द्वारा पोत की स्वीकृति के मामले में) को अधिग्रहीत करेगा अथवा केंडीएस बर्थ (एचडीसी द्वारा पोत की अस्वीकृति के मामले में) अधिग्रहीत करेगा, पत्तन बर्थ का उपयोग करते हुए। इस प्रकार, पत्तन अपनी सुविधाओं का उपयोग करते हुए जलयानों से राजस्व अर्जित करने की स्थिति में होना चाहिए। दिया गया है कि उपयोक्ताओं ने टिप्पणी में प्रस्तावित बदलाव पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xxxii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.75 प्रतिशत दर्शाने के लिए मौजूदा टिप्पणी संशोधित की गई है।

(xxxiii). 'अंतर्देशीय पोत' को केओपीटी ने तटीय पोत के बराबर मानते हुए 'अंतर्देशीय पोत' पर तटीय पोत (अंडमान से इतर) के लिए लागू दरें वसूल कर सके।

इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि अंतर्देशीय पोतों को उनकी प्रकृति, छोटा आकार तथा निकासी समुद्र में चलने के लिए स्वीकार नहीं किया गया है और मौजूदा व्यवस्था के अधीन, 'डॉक टोल' और 'विराम प्रभार' के रूप में उच्च रियायती प्रशुल्क अंतर्देशीय पोतों (जोकि वर्गीकरण के अनुसार विदेशी या तटीय नहीं हैं) पर प्रभारित किया गया है।

तथापि, चूंकि उक्त पोतों में से कुछ पोत उपयुक्त नेविगेशनल तथा अन्य सहायताओं से बड़े हैं, संबद्ध प्राधिकरण द्वारा अन्य समुद्रगामी पोतों को समुद्र में जाने की अनुमति दी जा रही है। चूंकि ऐसे पोत बड़े हैं और अन्य समुद्रगामी पोत के लिए बर्थिंग स्थान की आवश्यकता होगी, केओपीटी ने महसूस किया है कि अंतर्देशीय पोतों के लिए लागू रियायती प्रशुल्क की बजाय तटीय पोतों के लिए लागू दर सबसे ज्यादा उपयुक्त होगी और इस प्रकार तदनुसार प्रस्ताव किया है।

प्रस्तावित टिप्पणी द्वारा, अंतर्देशीय पोतों को उच्चतर प्रभार अदा करने होंगे। तथापि, ऐसे उच्चतर प्रभारों की वसूली से होने वाले राजस्व विवीक्षा को केओपीटी द्वारा परिमाणित नहीं किया गया है। अतः यह प्राधिकरण प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

(xxxiv). घाटशुल्क अनुसूची में, कच्चे तेल के लिए मौजूदा एकल घाटशुल्क प्रभार को दो श्रेणियों अर्थात् 2 एमएमटी प्रति वित्तीय वर्ष तक और 2 एमएमटी प्रति वित्तीय वर्ष से अधिक प्रहस्तित संवर्धनात्मक मात्रा के लिए विभाजित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि हल्दिया बरोनी क्रूड पाइपलाइनों की शुरुआत के बाद केओपीटी में कच्चा तेल थ्रुपुट की काफी कटौती की वजह से, 2 एमएमटी प्रतिवर्ष से अधिक संवर्धनात्मक यातायात पर संवर्धनत्मक छूट तेल कम्पनियों को लागत का लाभ प्राप्त करने के लिए एचडीसी के माध्यम से अधिक कार्गो ले जाने के लिए तेल कम्पनियों को एनटाइस करेगी। चूंकि 2011-12 के दौरान यातायात लगभग 2 एमएमटी था, केओपीटी ने 2 एमएमटी की अधिकतम सीमा का प्रस्ताव किया है।

केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान पीओएल तथा कच्चे तेल सहित लिक्विड बल्क के यातायात में क्रमशः 18 प्रतिशत, 6 प्रतिशत और लगभग 5 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तथापि, केवल कच्चे तेल के यातायात ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं। इसके अलावा, केओपीटी द्वारा दिया गया बयान कि दो वर्गों में कच्चे तेल के लिए घाटशुल्क प्रभार का निर्धारण कच्चा तेल यातायात को अधिक आकर्षित करने में इसकी सहायता करेगा, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर यातायात पूर्वानुमानों में दिखाई नहीं दिया है, क्योंकि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान पीओएल तथा कच्चा तेल सहित लिक्विड बल्क के यातायात का स्तर प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर स्थिर रखा गया है। उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, कच्चे तेल के लिए मौजूदा एकल घाटशुल्क प्रभार को दो वर्गों में विभाजित करने के लिए केओपीटी का प्रस्ताव और दूसरे वर्ग में 50 प्रतिशत छूट निर्धारित करते हुए, अनुमोदित नहीं किया गया है। किन्तु, अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क अधिकतम दरें होंगी और केओपीटी को वाणिज्यिक विचार, यदि वह ऐसा करता है, के आधार पर कम दरें वसूल करने के लिए स्वतंत्र होगा।

उपर्युक्त निर्णय से, एचडीसी तथा केंडीएस पर कच्चे तेल के प्रहस्तन पर रियायत दिए जाने से संबंधित मौजूदा शर्त को हटाया नहीं गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

(xxxv). केओपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची में निर्धारित एसिडों की श्रेणी में पीओएल उत्पादों के मामले में कुछ नए कार्गो मदों के नाम शामिल करते हुए प्रशुल्क वर्ग के दायरे को बड़ा किया गया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि इस धारा के दायरे को बड़ा करना केवल बिल तैयार करने में आधार स्तर पर बेहतर समझ के लिए है। चूंकि दायरे को बड़ा करने से अधिक स्पष्टता आएगी और असंगतता कम होगी, इसलिए इसे अनुमोदित किया गया है।

(xxxvi). घाटशुल्क अनुसूची में, नाथा के लिए मौजूदा एकल घाटशुल्क प्रभार को दो वर्गों अर्थात् 1.5 एमएमटी प्रति वित्तीय वर्ष तक मात्रा और 1.5 एमएमटी प्रति वित्तीय वर्ष से अधिक प्रहस्तित संवर्धन मात्रा के लिए विभाजित किया गया है।

केओपीटी का मत है कि चूंकि नाथा का यातायात कई वर्षों से काफी स्टेटिक है, 1.5 एमएमटी प्रतिवर्ष से अधिक के संवर्धनात्मक यातायात के लिए छूट प्राप्त दर नाथा के अधिक कार्गो के प्रहस्तन को संचर्धित करने में सहायता प्रदान करेगी।

कच्चे तेल के मामले में पहले उल्लिखित समान कारणों से, नाथा के लिए मौजूदा एकल घाटशुल्क प्रभार को दो वर्गों में विभाजित करने तथा दूसरे वर्ग में 50 प्रतिशत छूट देने का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है। किन्तु, अनुमोदित प्रशुल्क अधिकतम दरें हैं और केओपीटी को यह स्वतंत्रता होगी कि वे यदि चाहें तो वाणिज्यिक विचार के आधार पर कम दरें प्रभारित कर सकता है।

(xxxvii). केओपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने की कोशिश की है, इस आधार पर कि कुछ कार्गो मदों के नामों को हटाते हुए कि ऐसी कार्गो मदें केओपीटी में हाल के पूर्वकाल में कम प्रहस्तित की गई हैं, अथवा एक वर्ग से दूसरे वर्ग तक कार्गो मद कार्गो मद सूचीबद्ध करते हुए, जिसने उस कार्गो के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में वृद्धि अथवा कटौती का प्रभाव है।

केओपीटी ने कारण बताया है कि पहली बार युक्तिकरण के लिए कोई कार्यवाही करने के मामले में, दर में कुछ अन्तर अपरिहार्य है, जैसे कुछ कार्गो मदों के मामले में, इसकी मौजूदा दर में वृद्धि होगी, जबकि कुछ अन्य मामलों में, मौजूदा दर में कटौती होगी।

दरमानों के साधारणीकरण तथा युक्तिकरण के लिए किसी प्रयास को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। यह दोहराया गया है कि वर्ष 2010 में केओपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान भी, केओपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची के युक्तिकरण का प्रस्ताव किया था। तथापि, केओपीटी ने तब घाटशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित युक्तिकरण के लेखा पर वित्तीय प्रभाव को प्रमाणित नहीं किया था। अतः, केओपीटी का प्रस्ताव तब इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था।

केओपीटी द्वारा अब प्रस्तावित युक्तिकरण में, केओपीटी ने एक वर्ग से दूसरे वर्ग तक कार्गो मद सूचीबद्ध करने के लिए औचित्य भेजा है। हालांकि दूसरी कार्गो मद के एक की दर में कटौती और एक कार्गो मद की दर में वृद्धि के रूप में प्रभाव है, केओपीटी ने बताया है कि पिछले दो/तीन वर्षों में केओपीटी में ऐसे कार्गो का प्रहस्तन नगण्य रहा है और इसलिए वर्ग में यह परिवर्तन का कोई राजस्व प्रभाव नहीं पड़ेगा। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर और चूंकि उपयोक्ताओं ने घाटशुल्क अनुसूची में उक्त युक्तिकरण के संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए इसे अनुमोदित किया गया है।

(xxxviii). केओपीटी ने नई कार्गो मद अर्थात् घाटशुल्क अनुसूची में 'सभी अविनिर्दिष्ट अन्य कार्गो परन्तु बैगों में प्रहस्तित' के लिए घाटशुल्क प्रभार शामिल किया है। केओपीटी के अनुसार, मौजूदा व्यवस्था में अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए उच्चतर लागू दर पर प्रभारित किए जाने के लिए प्रयुक्त कोई अविनिर्दिष्ट बैग कार्गो। अविनिर्दिष्ट वर्ग से बैग कार्गो के प्रहस्तन को अलग करते हुए, पत्तन ने बैग कार्गो के लिए कम दर वसूल करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि उक्त उपाय का उपयोक्ताओं पर बोझ नहीं पड़ेगा, घाटशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित नई प्रविष्टि 'सभी अन्य अविनिर्दिष्ट कार्गो परन्तु बैगों में प्रहस्तित' अनुमोदित किया गया है।

(xxxix). केओपीटी ने मौजूदा कार्गो श्रेणी से कार्गो मद 'परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, मशीनरी तथा पुर्जों' की अनबंडलिंग का प्रस्ताव किया है और घाटशुल्क अनुसूची में पृथक प्रविष्टि का प्रस्ताव किया है। इसे उपर्युक्त सामानों के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में लगभग 253 प्रतिशत (3.5 गुना) वृद्धि का प्रभाव देखा गया है। बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स (बीसीसीआई) और मास्टर्स स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने केओपीटी को दरों में प्रस्तावित वृद्धि की वजह से केओपीटी से ऐसे यातायात के संभव विपथन के लिए सचेत किया है।

केओपीटी ने कारण बताया है कि यह वृद्धि लागत पूरी करने के लिए है क्योंकि ऐसे कार्गो बहुत धीमे चलते हैं और प्रहस्तन में बहुत अधिक खर्च वाले देखभाल की आवश्यकता होती है। इस संबंध में, केओपीटी ने पिछले तीन वर्षों के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा परियोजना कार्गो के मामले में औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पारी भेजी है, जो दर्शाता है कि परियोजना कार्गो के मामले में औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पारी अन्य शुष्क बल्क कार्गो की तुलना में बहुत कम (लगभग 13 गुना) है। इसके अलावा, यह दिखाई देता है कि केओपीटी ने उपयोक्ताओं द्वारा किए गए निवेदनों पर ध्यान दिया है और अपने प्रस्ताव को आगे ले जाने का निर्णय लिया है।

इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि बहुउद्देशीय कार्गो के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, प्रति टन अपफ्रंट प्रशुल्क प्रत्येक प्रकार के कार्गो की उत्पादकता के आधार पर निर्धारित किया गया है। उच्चतर उत्पादकता, निम्नतर दर तथा निम्नतर उत्पादकता, उच्चतर दर। समान कारणों के आधार पर, इसलिए, परियोजना कार्गो के लिए उच्चतर दर निर्धारित करना अनुचित नहीं होगा, जोकि एक निम्नतर उत्पादकता है।

अतः, यह प्राधिकरण कार्गो मद 'परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, मशीनरी तथा पुर्जों' के लिए घाटशुल्क अनुसूची में पृथक प्रविष्टि निर्धारित करने के लिए प्रवृत्त है। हालांकि केओपीटी ने 'परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, मशीनरी और पुर्जों' के लिए उच्चतर घाटशुल्क दर के निर्धारण की वजह से आने वाली वित्तीय विवीक्षा नहीं भेजी है, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी ने वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान परियोजना कार्गो के किसी यातायात का पूर्वानुमान नहीं लगाया है, इससे, उक्त तीन वर्षों, यदि सभी, के दौरान परियोजना कार्गो के प्रहस्तन से नगण्य आय वसूल करते हुए परियोजना कार्गो केओपीटी पर प्रहस्तित किया गया है।

(xL). मौजूदा व्यवस्था के अधीन, ₹ 4.86 प्रतिशत टन की घाटशुल्क दर लौह अयस्क के लिए निर्धारित किया गया है और ₹ 19.44 प्रति टन की घाटशुल्क दर सभी कार्गो के लिए निर्धारित की गई है, समुद्रगामी पोत के प्रहस्तन के लिए बर्थ/जेट्टी पर उतारा/नौभरित किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, केओपीटी ने समुद्रगामी पोत के लिए बर्थ/जेट्टी पर उतारे गए/नौभरित कार्गो के लिए ₹ 23.33 प्रति टन की एकल दर में उपर्युक्त दोनों दरों के आमेलन का प्रस्ताव किया है। अन्य शब्दों में, लौह अयस्क सहित सभी कार्गो ₹ 23.33 प्रति टन पर प्रभारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि वह लौह अयस्क गतिविधि की घाटा स्थिति की वजह से लौह अयस्क के लिए मौजूदा संवर्धनात्मक प्रशुल्क वापिस लेने के लिए प्रवृत्त है और क्योंकि लौह अयस्क द्वारा पत्तन अवसंरचना के उपयोग की सीमा अन्य शुल्क बल्क कार्गो से जुड़ा है, केओपीटी ने समुद्रगामी पोत के प्रहस्तन के लिए बर्थ/जेट्टी में उतारे गए/नौभरित सभी कार्गो के प्रहस्तन के लिए एकल दर का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, केओपीटी ने प्रतिशत रूप में दर वृद्धि के माध्यम से तर्क करने की मांग की है जो अधिक अधिक दिखाई देती है, यह वृद्धि संवर्धनात्मक दर के आहरण की वजह से ही है।

लौह अयस्क निर्यातक एसोसिएशन (आईओईए) ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित लौह अयस्क की घाटशुल्क दर में काफी वृद्धि पर आपत्ति उठाई है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी ने लौह अयस्क के लिए इसके द्वारा अनुमत मौजूदा रियायत को वापिस लेने का प्रस्ताव किया है। पहले से दी गई रियायत को वापिस लेने अथवा रियायत देना वाणिज्यिक विचारों के आधार पर पत्तन का विवेकाधिकार है। उपयोक्ताओं ने पूर्वकाल में रियायती प्रशुल्क के लाभ प्राप्त किए हैं, केओपीटी द्वारा रियायत के आहरण पर अब आपत्ति है। तथापि, इसने बताया है कि केओपीटी ने अतिरिक्त राजस्व नहीं भेजा है जो लौह अयस्क कार्गो पर उक्त रियायत के आहरण की वजह से है। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण इस संबंध में केओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। मौजूदा प्रशुल्क ढांचा असंचित जारी रहेगा।

(XLi). केओपीटी ने पोत से कार्गो की ओवरसाइड उतराई के मामले में टिप्पणी शामिल की है, यथा लागू घाटशुल्क वसूल किया जाएगा। समान गोदी प्रणाली में बर्थ पर उक्त कार्गो के अनुवर्ती उतराई के लिए, यथा लागू घाटशुल्क का 50 प्रतिशत उपयुक्त के अलावा वसूल किया जाएगा।

इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि ओवरसाइड उतराई अर्थात् बर्थों/जेटी/गोदी/बॉय में कार्यगत पोतों की घाट के माध्यम से गुजरे बिना दूसरे पोत/बार्ज, जहां 100 प्रतिशत घाटशुल्क मौजूदा एवं प्रस्तावित व्यवस्था के अधीन प्रभार्य है। तथापि, दूसरे पोत/बार्ज से घाट तक समान कार्गो की अनुवर्ती उतराई के लिए, केओपीटी ने 100 प्रतिशत घाटशुल्क के स्थान पर 50 प्रतिशत घाटशुल्क की रियायती दर का प्रस्ताव किया है।

पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण से, यह दिखाई देता है कि कार्गो के अनुवर्ती उतराई के लिए प्रभार्य लागू घाटशुल्क प्रभार के 100 प्रतिशत की बजाय, केओपीटी ने लागू घाटशुल्क दर के केवल 50 प्रतिशत की वसूली के लिए प्रस्ताव किया है। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी प्रकृति में रियायती है और उपयोक्ताओं को राहत देगा, इसलिए इसे अनुमोदित किया गया है।

(XLii). केओपीटी ने सभी प्रकार के कोयले से संबंधित अन्य प्रवेश के साथ कोकिंग कोयले के मौजूदा पृथक ऑन बोर्ड प्रभारों को आमेलित करने का प्रस्ताव किया है। वर्ग में यह बदलाव कोकिंग कोयले के लिए ऑन बोर्ड प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि देखी गई है, जोकि कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए स्वीकृत 20 प्रतिशत वृद्धि के भीतर देखा गया है। इसलिए, प्रस्तावित आमेलन अनुमोदित किया गया है।

(XLiii). केओपीटी ने नई कार्गो मद अर्थात् ड्रमों तथा बैगों में प्रहस्तित सभी प्रकार के कार्गो के लिए ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार शामिल किए हैं। इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि चूंकि बैगों/ड्रमों में कार्गो का प्रहस्तन और बड़े आकार वाले भारी तथा उच्च मूल्य वाले कार्गो के प्रहस्तन पूरी तरह से भिन्न हैं, बैगों तथा ड्रमों में प्रहस्तित कार्गो पर अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए निर्धारित उच्चतर दर वसूल करने के लिए उपयुक्त नहीं है।

केओपीटी के अनुसार, मौजूदा व्यवस्था में, अविनिर्दिष्ट कार्गो के लिए लागू उच्चतर दर में प्रभारित किए जाने के लिए प्रयुक्त किया जाता है। अविनिर्दिष्ट श्रेणी से बैग कार्गो के प्रहस्तन को अलग करते हुए, पत्तन ने बैग कार्गो के लिए कम दर वसूल करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, पत्तन ने इसके द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित उक्त कार्गो मद के लिए प्रस्तावित प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना नहीं भेजी है। इस स्थिति के बावजूद, यह स्वीकार करते हुए कि उक्त उपाय से उपयोक्ताओं को राहत मिलेगी, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार अनुसूची में प्रस्तावित नई प्रविष्टि 'बैगों तथा ड्रमों में प्रहस्तित सभी प्रकार के कार्गो' प्रस्तावित दर पर अनुमोदित की गई है।

(XLiv). मौजूदा तट प्रहस्तन प्रभार अनुसूची वैगन टिपलर द्वारा ताप कोयला वैगन की टिपलिंग, कोयले की मैनुअल उतराई और ताप कोयला (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण के लिए पृथक दरें निर्धारित करती है। इसी तरह, मौजूदा तट प्रहस्तन प्रभार अनुसूची वैगन टिपलर द्वारा लौह अयस्क वैगन की टिपलिंग, लौह अयस्क की मैनुअल उतराई और लौह अयस्क (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से इतर) का स्थानांतरण के लिए पृथक दरें निर्धारित करती है। अब, प्रस्तावित दरमान में, एकल दर वैगन टिपलर द्वारा ताप कोयला/लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिकाओं की उतराई के लिए निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि मौजूदा व्यवस्था के अधीन, चूंकि मैनुअल उतराई और ताप कोयला/लौह अयस्क के घाट में स्थानांतरण अन्य कार्गो के लिए उक्त दोनों प्रचालन हेतु समेकित प्रभार की अपेक्षा बहुत उच्चतर था, सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के लिए उक्त प्रचालनों हेतु केवल एकल दर के लिए इसे उचित महसूस किया गया था। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि उपयुक्त प्रभार ऐसे कार्गो के प्रहस्तन की दर में वृद्धि नहीं होगी। इसके अलावा, केओपीटी ने भी बताया है कि हालांकि वे सामान्य तौर पर ऐसे प्रचालन उपलब्ध नहीं करवाते हैं, ताप कोयला तथा लौह अयस्क के ऐसे प्रहस्तन के लिए दरें अभियांत्रिक प्रणाली निष्क्रिय होने की स्थिति के लिए ही रखा गया है और केओपीटी ने सेवाएं प्रदान करने का निर्णय लिया है।

विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने ताप कोयला तथा लौह अयस्क के लिए सामान्य एकल दर के निर्धारण का औचित्य बताने के लिए कोई गणनाएं/ब्योरे नहीं भेजी हैं। अनुरोध किए जाने के बावजूद भी, केओपीटी ने मौजूदा दरमान में पहले से निर्धारित सेवाओं को सूचीबद्ध करते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव नहीं किया है, यदि केओपीटी का आशय लौह अयस्क/ताप कोयला के तट प्रहस्तन के लिए समेकित दर का प्रस्ताव करना था। अपेक्षित ब्योरे के अभाव में, यह प्राधिकरण ताप कोयला तथा लौह अयस्क के मामले में मैनुअल उतराई के लिए ताप कोयला तथा लौह अयस्क तथा सामान्य दर के मामले में वैगन टिपलर द्वारा टिपलिंग के लिए सामान्य दर अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। किन्तु, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चूंकि ताप कोयला तथा लौह अयस्क के मामले में वैगन टिपलर द्वारा मैनुअल उतराई अथवा टिपलिंग से संबंधित व्यय लागत विवरण में पहले ही लिए जा चुके हैं, ताप कोयला तथा लौह अयस्क के मामले में मैनुअल उतराई के लिए ताप कोयला तथा लौह अयस्क एवं सामान्य दर के मामले में वैगन टिपलर द्वारा टिपलिंग के लिए सामान्य दर के गैर-निर्धारण के लेखा पर केओपीटी को कोई मुश्किल नहीं हुई है। भिन्न दरों के साथ मौजूदा व्यवस्था जारी रहेगी, बशर्त कार्गो संबंधित प्रभारों में सामान्य वृद्धि की जाए।

अतः, सामान्य दरों के निर्धारण की वजह से केओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी हटाना भी स्वीकार नहीं किया गया है।

(XLv). इस आधार पर कि बर्थ सं. 2 एवं 8 की साज-सज्जा के लिए विनियुक्त ठेकेदार ने ठेका का परित्याग कर दिया है और कि केओपीटी विभिन्न बर्थों के लिए तट पर चिह्नित गतिविधियों के लिए एकसमान दर ढांचे के लिए इसे उपयुक्त समझता है, केओपीटी ने प्रासंगिक स्थानों पर प्रस्तावित दरमान में एचडीसी के बर्थ सं. 2 तथा 8 को दिए गए मौजूदा संदर्भ को हटाने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी द्वारा उल्लिखित कारणों से, एचडीसी

के बर्थ सं. 2 एवं 8 के पृथक संदर्भ में केओपीटी के दरमान में प्रासंगिक नहीं है, इसलिए इसे हटाया गया है, जहां कहीं केओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित किया गया है।

- (XLvi). इस आधार पर कि आयातित कार्गो ज्यादातर लाइसेंस योजना (अर्थात् किराया अनुसूची के अधीन लाइसेंस पर आबंटित भंडारण क्षेत्र) के अधीन भंडारित किए जाते हैं, मौजूदा दरमान में यथा उपलब्ध डिलीवरी के लिए पत्तन उपस्कर का इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए 3 अतिरिक्त निःशुल्क दिवस अवधि का लाभ पत्तन द्वारा वापिस लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है और सभी अन्य कार्गो के बराबर माना जाना है।

महापत्तन के पास निःशुल्क दिवसों की संख्या निर्धारित करने का अधिकार है, जैसाकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.5 में विनिर्दिष्ट किया गया है। तथापि, केओपीटी ने अतिरिक्त आय जो निःशुल्क दिवसों की संख्या में कटौती की वजह से प्रोद्भूत हो सकती है, के ब्योरे नहीं भेजे हैं। अतः, इस संबंध में केओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

- (XLvii). केओपीटी ने वैगन से लादे/उतारे गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग प्रभार रु0 49.50 प्रति मी.ट. और ट्रक से लादे गए/उतारे गए शुष्क बल्क कार्गो रु0 31.68 प्रति मी.ट. शामिल किए हैं।

वैगनों में लदाई के मामले में रु0 25 प्रति मी.ट. और ट्रकों में लदाई के मामले में रु0 16 प्रति मी.ट. की दरों के आधार पर प्रस्तावित दरें बताई गई हैं, वैगनों तथा ट्रकों में शुष्क बल्क कार्गो की लदाई के लिए प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से इसके द्वारा आमंत्रित टेंडर के माध्यम से केओपीटी द्वारा प्राप्त किया गया है। इसके लिए, केओपीटी ने उपरिव्यय घटक जोड़ा है और उपर्युक्त दरों का प्रस्ताव किया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित टेंडर तथा दरों के माध्यम से केओपीटी द्वारा प्राप्त की गई दरों पर विचार करते हुए, यह देखा गया है कि केओपीटी ने लगभग 100 प्रतिशत उपरिव्ययों की मांग की है। केओपीटी ने उक्त सेवाएं प्रदान करने के लिए 100 प्रतिशत उपरिव्ययों की वसूली का औचित्य नहीं बताया है। केओपीटी ने प्रस्तावित प्रभारों की वजह से उसे प्रोद्भूत होने वाली अतिरिक्त आय को परिमाणित नहीं किया है। अतः पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, उपर्युक्त प्रस्तावित दरों के संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी भी अनुमोदित नहीं की गई है।

- (XLviii). इस स्थिति के आधार पर कि आईडब्ल्यूटी कंटेनरों के लिए दरें सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों के 45 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं, केओपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि आईडब्ल्यूटी कंटेनरों के लिए छूटों की दर सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित छूट की दरों का 45 प्रतिशत होगी। उक्त टिप्पणी का निर्धारण अनुमोदित किया गया है।

- (XLix). केओपीटी ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि समेकित बॉक्स दर उनकी प्रणाली के भीतर कंटेनर प्रचालन के लिए प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा अलग से वसूल की जाएगी, जब तक कि दरमान में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाए। केओपीटी ने भी टिप्पणी प्रस्तावित की है कि पोत से/को कंटेनर की ओवरसाइड उतराई/नौभरण के मामले में, समेकित बॉक्स दर प्रदत्त नहीं की गई सेवाओं के प्रति छूट स्वीकृत करने के बाद वसूल किया जाएगा। केओपीटी ने बताया है कि उक्त शर्तें बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपलब्ध करवाई जा रही समान शर्तों के आधार पर निर्धारित किया गया है।

इस संबंध में, यह देखा गया है कि बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क अनुसूची टिप्पणी निर्धारित करती है जो घाटशुल्क उनकी प्रणाली के भीतर कार्गो प्रचालन के लिए प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा अलग से वसूल किया जाएगा, जब तक कि इस दरमान में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो। बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क अनुसूची पोत, यथा लागू घाटशुल्क, जो भी स्थिति हो, से कार्गो की ओवरसाइड उतराई के मामले में एक टिप्पणी भी निर्धारित करती है, वसूल किया जाएगा। उक्त स्थिति पर विचार करते हुए, यह उपयुक्त होगा कि कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित समान शर्तें उपयुक्त हैं। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित की गई हैं।

- (L). केओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि अति आयातीय कंटेनरों के मामले में, दर सामान्य पोतांतरण कंटेनर के लिए दर 1.25 गुना होगी। इस संदर्भ में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि उक्त टिप्पणी में अति आयातीय कंटेनर संदर्भ, अर्थात् 'अति आयातीय पोतांतरण कंटेनर'। केओपीटी ने कहा है कि चूंकि सामान्य अति आयातीय कंटेनरों की दर सामान्य कंटेनर का 1.25 गुना है, इसलिए अति आयातीय पोतांतरण कंटेनर प्रभार सामान्य पोतांतरण कंटेनर दर के 1.25 गुना पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों से 1.5 गुना से अधिक नहीं होना चाहिए। केओपीटी के मामले में, चूंकि सामान्य अति आयातीय कंटेनरों की दर सामान्य कंटेनर के 1.25 गुना है, इसलिए यह निर्धारित करना उपयुक्त होगा कि अति-आयातीय पोतांतरण कंटेनर सामान्य पोतांतरण कंटेनर दर के 1.25 गुना पर प्रभारित किया जाएगा।

- (Li). क्वे हैड के रास्ते बोर्ड पर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए मौजूदा विविध प्रभार, दो श्रेणियों अर्थात् पत्तन लेबर के बिना क्वे हैड के रास्ते ऑन बोर्ड कंटेनरों का स्थानांतरण और पत्तन लेबर के साथ क्वे हैड के रास्ते ऑन बोर्ड कंटेनरों का स्थानांतरण में विभाजित किया गया है। तदनुसार, दो भिन्न-भिन्न दरें पत्तन द्वारा निर्धारित की गई हैं। ऐसी स्थितियों को कवर करने के लिए भी नई दर शामिल की गई है जहां ऑन बोर्ड कंटेनरों का स्थानांतरण क्वे हैड के रास्ते नहीं है और पत्तन लेबर तैनात करते हुए किया जाएगा।

इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि चूंकि यह एचडीसी में ऑनबोर्ड लेबर उपलब्ध करवाता है और केडीएस में नहीं, मौजूदा शर्त निवर्तन में भिन्नता की वजह से ग्राह की असंतुष्टि को बढ़ावा देती है और इसलिए, ऐसे मुद्दों से दूर रहने के लिए, इसने उपर्युक्त बदलाव प्रस्तावित किए हैं। तथापि, केओपीटी ने इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद विभाजित की गई दरों पर पहुंचने के लिए आधार नहीं बताया है। प्रासंगिक सूचना के अभाव में, मौजूदा दर को विभाजित करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है। मौजूदा व्यवस्था बिना बदलाव के जारी रहेगी।

ऐसी स्थितियों को कवर करने के लिए नई दर के निर्धारण के संबंध में जहां ऑन बोर्ड कंटेनरों का स्थानांतरण वे हेड के रास्ते नहीं है और पत्तन लेबर तैनात करते हुए होगा, पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित दर पत्तन उपस्कर द्वारा लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ/रिस्टेकिंग के लिए मौजूदा दर के आधार पर विपथित की गई है। उक्त नई दर अनुमोदित की गई है।

- (Lii). केओपीटी ने बेहतर समझ और बुनियादी स्तर पर स्पष्टता लाने के लिए मौजूदा अभिव्यक्ति 'एस.11 और एस.12 अथवा एस.14 के अधीन कोई अन्य सेवाओं में शामिल नहीं पत्तन उपस्कर द्वारा लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ/रिस्टेकिंग' से 'एस.11 और एस.13 अथवा एस.14 के अधीन कोई अन्य सेवाओं में उल्लिखित सेवाओं में शामिल नहीं पत्तन उपस्कर द्वारा लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ को/से ट्रेलर/वैगर अथवा रिस्टेकिंग (ट्रेलर द्वारा परिवहन शामिल करते हुए नहीं)' करने का प्रस्ताव किया है।

चूंकि मौजूदा अथवा प्रस्तावित परिदृश्य में प्रदत्त अथवा प्रदत्त की जाने वाली सेवाओं की मूल प्रकृति में बदलाव नहीं किया गया है और कि प्रस्तावित अभिव्यक्ति पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित बुनियादी स्तर पर स्पष्टता लाएगा, इसलिए वर्तमान विवरण में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

- (Liii). केओपीटी ने कंटेनर जिसपर समेकित बॉक्स दर वसूल नहीं की जाती है, पर गेट डिलीवरी/प्रभार प्राप्त करने के लिए रु 500/- प्रति टीईयू का प्रभार शामिल किया है। एक उपयोक्ता संगठन अर्थात् एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंडस्ट्रस इन कलकत्ता (एसआईसी) द्वारा उठाए गए प्रश्न पर जवाब देते समय, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रभार कंटेनर, जो कोई जलयान फेस प्रहस्तन किए बिना पत्तन के माध्यम से मूव करता है, पर वसूल किया जाएगा। केओपीटी ने यह भी बताया है कि मौजूदा व्यवस्था के अधीन, यार्ड में केवल लिफ्ट ऑन/लिफ्ट-ऑफ प्रभार, यदि पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया जाता है, वसूल किया जा रहा है, जबकि, उसी समय, ऐसे कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर की वसूली उच्चतर होगी। इसलिए, केओपीटी ने रु 500/- प्रति टीईयू वसूल करने का प्रस्ताव किया है, जोकि किन्हीं लागत पैरामीटरों पर आधारित नहीं बताया गया है। प्रस्तावित दर डिलीवरी/प्राप्त करने की कार्यवाही में पत्तन मैनुपावर तथा दस्तावेज के समावेशन के साथ जुड़ी कुल लागत की वसूली के लिए बताई गई है, जिसमें घाटशुल्क शामिल है, वसूल नहीं किया गया है।

चूंकि पेश आने वाली ऐसी घटनाओं की संख्या अमहत्वपूर्ण है, इस नई दर के निर्धारण का कोई महत्वपूर्ण राजस्व प्रभाव नहीं पड़ेगा। इस स्थिति के आधार पर और दिया गया है कि ऐसे गेट डिलीवरी प्रभार कार्गो के लिए केओपीटी के मौजूदा दरमान में पहले से मौजूद है, इसलिए नई दर की उक्त निर्धारण अनुमोदित की गई है।

- (Liv). केओपीटी ने नई सेवाएं जैसे कंटेनरों की ऑन-बोर्ड लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक लगाना और खोलना तथा अनुषंगी दस्तावेज प्रदान करने के लिए रु 120/- प्रति टीईयू का प्रभार शामिल किया है। निजी एजेंसी को देय अनुमानित दर (बाजार सर्वेक्षण के अनुसार) रु 83/- प्रति टीईयू और रु 37/- प्रति टीईयू पर 45 प्रतिशत प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय पर विचार करते हुए, केओपीटी रु 120/- प्रति टीईयू के प्रभार पर पहुंचा है। केओपीटी ने ऐसी लेवी के लेखा पर वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान लगभग प्रत्येक रु 1.20 करोड़ की अतिरिक्त आय परिमाणित की है, जोकि उपरिचय घटक की वसूली दिखाई देती है।

एसआईसी का मत है कि चूंकि केओपीटी में कंटेनर प्रभार समेकित दरें हैं, इसलिए रु 120/- प्रति टीईयू वसूल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव दोहराव होगा। मास्टर स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने कहा है कि केओपीटी के पास कंटेनरों की लैशिंग/डिलैशिंग के लिए कोई लेबर/उपस्कर नहीं है और इसलिए प्रस्तावित दर अनुमोदित नहीं की जानी चाहिए।

उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा किए गए निवेदन के संबंध में, यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी में निर्धारित कंटेनर के लिए समेकित दर के मामले में, दर में जलयान से यार्ड तक कंटेनर के आवागमन से संबंधित प्रभार और डिलीवरी के लिए अनुवर्ती लिफ्ट ऑन शामिल है और उक्त दरें केओपीटी में प्रहस्तित सभी कंटेनरों पर लागू हैं। तथापि, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 120/- प्रति टीईयू की दर लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक लगाना और खोलना तथा अनुषंगी दस्तावेज जैसी अतिरिक्त सहायक सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए है, जो पत्तन में प्रहस्तित सभी कंटेनरों पर लागू नहीं हो सकती और उपयोक्ता के अनुरोध पर ही वसूल की जाएगी। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, एक नई सेवा अर्थात् कंटेनरों की लैशिंग/डि-लैशिंग, टिक्स्ट लॉक लगाना और खोलना तथा अनुषंगी दस्तावेज जैसी सेवा प्रदान करने के लिए रु 120/- प्रति टीईयू की दर अनुमोदित की गई है। तथापि, एक टिप्पणी निर्धारित की गई है कि उक्त सेवाएं वैकल्पिक हैं और उपयोक्ता के अनुरोध पर ही प्रदान की जाएंगी।

- (Lv). केओपीटी ने तैयारी के लिए अधिकतम सीमा के बाद तैयार किए गए निर्यात लदाई कंटेनरों अथवा अधिकतम अवधि के बाद प्रवेश करने वाले निर्यात लदाई कंटेनरों के लिए रु 1000/- प्रति टीईयू का प्रभार शामिल किया है। इस संबंध में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में इसके दरमान में इस संबंध में वर्तमान में कोई प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है, निर्यात कंटेनर पर दंडात्मक दर की वसूली के लिए केओपीटी को समर्थ बनाने के लिए, जब यह समय पर प्रवेश नहीं करते हैं और जिसकी वजह से पोत प्रचालन तथा सेलिंग्स प्रभावित होते हैं, इसके द्वारा पत्तन की समग्र कार्य योजना में बदलाव करते हुए। चूंकि दर दंडात्मक प्रकृति की है, केओपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए किसी लागत तत्व पर विचार नहीं किया गया है।

एसआईसी ने इस आधार पर प्रस्तावित लेवी पर आपत्ति की है कि अवसरचना भिन्नताओं जैसे भीड़भाड़ वाली सड़कें, हिंटरलैंड में भंडागारों की स्थिति आदि के कारण, कंटेनर कई बार मूल अधिकतम सीमा पार कर सकते हैं और इसलिए कट ऑफ का विस्तार अपेक्षित है और पत्तन कोई प्रभार वसूल करने करने के लिए नहीं है क्योंकि यह ग्राहकों को दी गई अतिरिक्त अधिकतम सीमा के अनुरोध को व्यवस्थित करते हुए कोई विशेष सेवा प्रदान नहीं कर रहा है।

यह नोट किया जाए कि ऐसा प्रभार उपयोक्ताओं को समय सारणी का अनुपालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर जोर डालेगा और पत्तन के मूल्यवान संसाधनों को अधिक कुशल उपयोग में रखेगा। केओपीटी द्वारा सही कहा गया है कि उपयोक्ताओं को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि केओपीटी को उक्त दर वसूल करने का मौका नहीं मिला था। चूंकि, प्रस्तावित लेवी दंडात्मक उपाय की प्रकृति का होते हुए, जो पत्तन के मूल्यवान संसाधनों की निष्क्रियता को हतोत्साहित करेगा, इसलिए प्रस्तावित लेवी अनुमोदित की गई है।

- (Lvi). केओपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि अति आयामीय कंटेनरों पर विलंबशुल्क प्रभार इस आधार पर कंटेनर के तत्संबंधी आकार तथा प्रकार के लिए लागू दरों के दो गुना पर वसूल किए जाएंगे कि कंटेनर भंडारण यार्ड में, कोई अति आयामीय कंटेनर सामान्य कंटेनर की तुलना में कम से कम दो कंटेनर भंडारण स्लॉट अधिग्रहीत करता है। केओपीटी ने यह भी कहा है कि बड़े क्षेत्र के अधिग्रहण के अलावा अति आयामीय कंटेनर भी अन्य कंटेनर द्वारा उपयोग नहीं होने वाले और यार्ड उपस्कर द्वारा अप्रचालन-योग्य समीपवर्ती स्लॉट प्रदान करता है।

हालांकि एसआईसी ने यह कहते हुए उक्त लेवी पर आपत्ति उठाई है कि केओपीटी अतिरिक्त प्रभार वसूल किए बिना अति आयामीय कंटेनरों के भंडारण के लिए पृथक् क्षमता उपलब्ध करवाने की स्थिति में होना चाहिए, यह स्वीकार किया जाए कि पत्तन में सुविधा मूल्यवान है और पत्तन से प्रभार मुक्त अतिरिक्त स्थान ऑफर की उम्मीद नहीं की जा सकती। यह उल्लेखनीय है कि गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में, अति आयामीय कंटेनरों पर विलंबशुल्क प्रभार सामान्य कंटेनरों के लिए लागू दरों के दो गुना पर निर्धारित किया गया है। हालांकि, केओपीटी ने अति आयामीय कंटेनरों पर विलंबशुल्क के निर्धारण की वजह से होने वाली वित्तीय विवीक्षा नहीं भेजी है, परन्तु यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के दौरान अति आयामीय कंटेनरों के किसी यातायात का पूर्वानुमान लगाया हो। पत्तन उक्त तीन वर्षों के दौरान अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन से केवल नगण्य आय वसूल कर सकता है, यदि निःशुल्क दिनों के बाद अति आयामीय कंटेनर भंडारित किए जाते हैं। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, प्रस्तावित निर्धारण अनुमोदित किया गया है।

- (Lvii). केओपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि तटीय कंटेनर के विलंबशुल्क प्रभार आईडब्ल्यूटी कंटेनरों के लिए विलंबशुल्क प्रभारों के रूप में लागू होंगे ताकि आईडब्ल्यूटी कंटेनर तटीय कंटेनरों जैसे छूट प्राप्त कर सकें।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सरकारी नीति के अनुसार कंटेनरों के भंडारण के लिए तटीय रियायत लागू नहीं है। इसलिए, तटीय कंटेनरों से आईडब्ल्यूटी कंटेनरों से संबंधित रियायती प्रशुल्क विस्तारित करने की केओपीटी द्वारा दिया गया कारण ही नहीं होता है। तथापि, पत्तन को आईडब्ल्यूटी कंटेनरों पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने के लिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

- (Lviii). केओपीटी का मौजूदा दरमान बिना शुरू वेगन अथवा भारतीय रेलवे से इतर पक्ष के स्वामित्व वाले वेगन पर स्टैबलिंग प्रभार के लिए ₹0 12/- प्रति एकसल प्रतिदिन की दर निर्धारित करता है। केओपीटी ने प्रस्तावित दरमान में प्रस्ताव किया है कि उक्त दर समय-समय पर यथा परिचालित भारतीय रेलवे दरों के अनुसार वसूल की जानी चाहिए। तथापि, जब यह स्पष्ट करने के लिए कहा गया था कि क्या स्टैबलिंग के लिए दरों का निर्धारण इस प्राधिकरण अथवा भारतीय रेलवे के परिदृश्य के अधीन आता है, साथ-साथ, उल्लेख किया है कि अपने उपयोक्ताओं को पत्तन द्वारा प्रदत्त अन्य रेलवे सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली के लिए भारतीय रेलवे का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए कोई विनिर्दिष्ट नहीं है और पूर्वकाल में ऐसी दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई हैं। इस प्रकार, एक स्थान पर, केओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि स्टैबलिंग प्रभार भारतीय रेलवे दरों के अनुसार वसूल किया जाएगा, और अन्य स्थान पर केओपीटी का मत है कि इस प्राधिकरण को ये दरें अनुमोदित करनी हैं। पत्तन द्वारा लिए गए निर्णय पर कोई स्पष्टता नहीं है। इसलिए, वर्तमान व्यवस्था बिना बदलाव के जारी रहेगी।

- (Lix). केओपीटी ने कोयला स्टेकयार्ड में अग्निशमन और कुछ विविध अपेक्षाओं के लिए प्रयुक्त एक्सकवेटर किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार ₹0 1813/- प्रति घंटा शामिल किया है। केओपीटी ने बताया है कि ₹0 1258.75 प्रति घंटा पर एचडीसी में एक्सकवेटरों की वर्तमान किराया दर पर विचार करते हुए प्रस्तावित दर पर पहुंचा है और एचडीसी के उपरिचयों तथा ईंधन एवं लेबर लागत में संभावित बढ़ोतरी जोड़ी है। तथापि, ईंधन तथा लेबर लागत में संभावित 10 प्रतिशत संभावित बढ़ोतरी और उपरिचयों के रूप में 19.25 प्रतिशत पर विचार करने के लिए आधार पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है।

केओपीटी ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान लगभग ₹0 17 लाख प्रतिवर्ष पर उक्त लेवी से होने वाली अतिरिक्त आय परिमाणित की है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, यह प्राधिकरण प्रस्तावित लेवी अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, प्रस्तावित दर के लिए अनुमोदन दर पर पहुंचने के लिए केओपीटी द्वारा अंगीकृत लागत निर्धारण कार्यपद्धति के लिए सांयोगिक अनुमोदन के रूप में कन्ट्र्यूड नहीं किया जाना चाहिए।

- (Lx). नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में, ₹0 52/- प्रति मी.ट. की दर एचडीसी के बर्थ सं. 2 और 8 में एमएचसी के उपयोग के लिए अनुमोदित की गई थी। इस आधार पर कि केओपीटी अपने सभी बर्थों पर एमएचसी तैनात करना है, पत्तन एमएचसी के उपयोग के लिए ₹0 85.44 प्रति मी.ट. की संशोधित दर लेकर आया है। वास्तव में, केओपीटी उपयोक्ताओं की सहमति से तदर्थ आधार पर बर्थ सं. 4ख में प्रस्तावित दर लागू करने की शुरुआत ही कर चुका है। केओपीटी ने एमएचसी के उपयोग के लिए दरें संशोधित किए जाने तक 14 जुलाई, 2013 तक तदर्थ आधार पर दर की वसूली के लिए अनुमोदन की मांग की है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।

केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि टाटा स्टील लिमिटेड (टीएसएल) की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर देते समय विवरणात्मक तरीके से ₹0 85.44 की दर का निर्धारण स्पष्ट किया है। तथापि, इस संबंध में केओपीटी द्वारा गणना नहीं भेजी गई है। गणना के अभाव में और प्रस्तावित दर के निर्धारण में केओपीटी द्वारा सुविचारित लागत तत्वों और क्षमता की विस्तृत संवीक्षा के बिना, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दर अनुमोदित करना संभव नहीं होगा। इसलिए, एमएचसी के उपयोग के लिए दर कार्गो संबंधित प्रभारों में 20 प्रतिशत सामान्य वृद्धि के साथ अनुमोदित की गई है। एमएचसी के उपयोग के लिए वर्धित दर ₹0 62.40 प्रति मी.ट. परिगणित होता है। चूंकि केओपीटी ने एमएचसी ठेकेदारको ₹0 51.91 प्रति मी.ट. भुगतान किए जाने का उल्लेख किया है, ₹0 62.40 प्रति मी.ट. की दर का निर्धारण इसके द्वारा यथा प्रस्तावित दर अनुमोदित नहीं करने के लिए केओपीटी को मुश्किल में नहीं डालेगा। इस संबंध में, केओपीटी को यह देखना चाहिए कि ₹0 62.40 प्रति मी.ट. की दर का निर्धारण तदर्थ आधार पर किया जाएगा। केओपीटी से अनुरोध है कि अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी के उपयोग के लिए दर के निर्धारण के समय इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, मानक आधार पर एमएचसी के उपयोग के लिए दर पर पहुंचने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए।

यह स्वीकार करते हुए कि एमएचसी बर्थ सं. 4ख पर पहले से प्रचालन में है और पत्तन उपयोक्ताओं की सहमति से प्रस्तावित दर की वसूली पहले ही शुरू कर चुका है, 14 जुलाई, 2013 से संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक ₹0 85.44 प्रति मी.ट. की परस्पर सहमत तदर्थ दर की वसूली को स्वीकार किया गया है।

- (Lxi). केओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित एमएचसी के उपयोग के लिए प्रभार बर्थ में 2 एमएचसी की तैनाती के संदर्भ में है। अब केओपीटी ने तात्कालिकता अथवा प्रचालनात्मक कारणों से बर्थ में एक एमएचसी की तैनाती के लिए दर निर्धारित करने के लिए टिप्पणी का प्रस्ताव किया है। एक एमएचसी की तैनाती की स्थिति में जलयान बर्थ दिवस आउटपुट एवं देय राशि दो एमएचसी की तैनाती की स्थिति में देय राशि एवं बर्थ दिवस आउटपुट का आधा देखा गया है। चूंकि एक एमएचसी के उपयोग के लिए प्रभारों की वसूली के लिए उक्त टिप्पणी में और अधिक स्पष्टता जाए जाने की आवश्यकता है, इसलिए इसे अनुमोदित किया गया है।
- (Lxii). इस आधार पर कि ब्रेक बल्क पैकेजों में भारी भिन्नता एमएचसी की उत्पादकता को प्रभावित करती है और चूंकि कार्गो के प्रकार के साथ ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता भिन्न है, इसलिए केओपीटी ऐसे कार्गो के लिए उत्पादकता का न्यूनतम स्तर (एमएलपी) निर्धारित करने का इच्छुक नहीं था। इस संबंध में, केओपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि किसी एमएलपी के बिना दर शुष्क बल्क कार्गो से इतर किसी कार्गो के मामले में वसूल की जाएगी।

इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि अन्य महापत्तन न्यासों में जहां एमएचसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है, एमएचसी के उपयोग द्वारा शुष्क बल्क कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए विभिन्न प्रशुल्क उनके प्रासंगिक एमएलपी के साथ अनुमोदित किया गया है। यह नोट किया जाए कि ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में ऐसे मामलों में निर्धारित एमएलपी का स्तर शुष्क बल्क कार्गो के मामले में निर्धारित एमएलपी की तुलना में कम देखा गया है। यह स्थिति स्वीकार करते हुए कि ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में उत्पादकता शुष्क बल्क कार्गो से कम होगी। इस स्थिति पर विचार करते हुए, केओपीटी द्वारा किए गए निवेदन उपयुक्त दिखाई देते हैं।

तथापि, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी के मौजूदा दरमान में यथा उपलब्ध एमएचसी के उपयोग के लिए दर केवल शुष्क बल्क कार्गो की लदाई/उतराई के लिए है। इसलिए, उक्त दर की वसूली के लिए निर्धारित एमएलपी भी कुवल शुष्क बल्क कार्गो के संदर्भ में है। एमएचसी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर एमएलपी के साथ केओपीटी में निर्धारित नहीं की गई है। यह विचार करते हुए कि केओपीटी को एमएचसी के लिए दर की समीक्षा करने हेतु प्रस्ताव के साथ आने की सलाह दी जा रही है, पत्तन द्वारा अब प्रस्तावित की जा रही टिप्पणी इस सलाह के साथ कुछ समय के लिए तदर्थ आधार पर अनुमोदित की गई है कि पत्तन प्रासंगिक एमएलपी के साथ ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर प्रस्तावित करे, जैसा एमएचसी के लिए दर निर्धारित करते समय अन्य पत्तनों में सुविचारित किया गया है।

- (Lxiii). केओपीटी का दरमान प्रेषण संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए दरें निर्धारित करता है। उक्त प्रशुल्क मद के लिए विवरण के अनुसार, यह दर विभिन्न सेवाओं जैसे सफाई, ट्रिमिंग, लेबलिंग, भारतोलन के अलावा लाइम छिड़काव प्रदान करने के लिए है। कुछ उपयोक्ताओं का मत है कि प्रचालनों जैसे भारतोलन आदि के मामले में नहीं किए गए हैं, केओपीटी द्वारा इसके लिए प्रभारित नहीं किया जाना चाहिए। उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध के बाद, केओपीटी ने इस स्थिति पर विचार करने का अनुरोध किया है कि यदि किसी कारण से, भारतोलन की सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाई जा सकती, तो केओपीटी के दरमान में उपलब्ध भारतोलन प्रभार के लिए निर्धारित दर एक छूट के रूप में सुविचारित की जा सकती है। उक्त लेवी के लिए टिप्पणी के रूप में इस प्रावधान को उपयुक्ततः शामिल किया गया है।
- (Lxiv). केओपीटी ने दिसम्बर 2006 एवं नवम्बर 2010 में इसके सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान सफाई प्रभारों से संबंधित मौजूदा प्रावधान के दायरे को बढ़ा करने का प्रस्ताव किया है ताकि सभी प्रकार के अयस्क तथा तैयार उर्वरक, विलर, चीनी, मिल मान, दालें तथा कोई अन्य शुष्क बल्क कार्गो कवर किए जा सकें। दोनों अवसरों पर, इस प्राधिकरण ने दिसम्बर 2006 के आदेश एवं नवम्बर 2010 के अपने आदेश में स्पष्ट रूप से कहा था कि चूंकि केओपीटी सफाई प्रभारों के लिए किसी अतिरिक्त लेवी के बिना अपने प्रशुल्क की समीक्षा किए जाने से पहले भी सफाई प्रभार की वसूली को कवर किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो का प्रहस्तन करता रहा है, उस समय के मौजूदा प्रभार सफाई की सेवा भी कवर करेगा। वैसे, उपर्युक्त कार्गो मदों को कवर करने के लिए तत्समय मौजूदा प्रावधान के विस्तार का प्रस्ताव किया था, इसे अनुमोदित नहीं किया गया था।

अब, केओपीटी ने बताया है कि शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो की प्रकृति सफाई की अपेक्षा करती है और यह विशिष्ट उपयोक्ताओं से सफाई प्रभार के अधीन इसी को वसूल करना अधिक उपयुक्त है। हालांकि केओपीटी ने बताया है कि लेवी के दायरे को बढ़ा करने के कारण होने वाली अतिरिक्त आय लागत विवरण (प्रस्तावित दरमान पर) में सुविचारित किया गया है, परन्तु केओपीटी ने अतिरिक्त आय को अलग-अलग परिमाणित नहीं किया है। अतिरिक्त आय के अभाव में और उपयोक्ताओं से आपत्ति की वजह से कहते हुए कि सफाई प्रभार बोर्ड प्रभारों का एक अभिन्न अंग है और अलग से प्रभारित नहीं किया जा सकता, लेवी के दायरे को बढ़ा करने के लिए केओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

- (Lxv). हालांकि केओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में शिप ब्रेकिंग से संबंधित मौजूदा शर्तों में संशोधनों का प्रस्ताव किया था और शिप ब्रेकिंग की दरों में वृद्धि का भी प्रस्ताव किया था, इसने बाद में शर्तों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया था। तथापि, केओपीटी ने इसके द्वारा मांग की गई दरों में वृद्धि को बनाए रखा है। केओपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि पोत संबंधित प्रभारों में सामान्य वृद्धि तक सीमित की गई है।
- (Lxvi). शुष्क गोदी प्रभार 10 दिनों तक पोत के अधिग्रहण के लिए निर्धारित किए गए हैं। केओपीटी ने 11वें से 30वें दिन तक अधिग्रहण के लिए 10 दिनों तक की अवधि के लिए लागू दरों के 150 प्रतिशत और 30 दिनों के बाद अधिग्रहण के लिए 10 दिनों तक की अवधि के लिए लागू दरों के 200 प्रतिशत, क्रमशः 125 प्रतिशत और 150 प्रतिशत की बजाय, वसूली का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में, केओपीटी ने कहा है कि शुष्क गोदी प्रभारों की वसूली के संबंध में, पत्तन का उद्देश्य 'अधिग्रहण की अधिक अवधि के लिए शुष्क गोदी में कम पोत' की बजाय 'अधिग्रहण की कम अवधि के लिए शुष्क गोदी में अधिक पोत' को बढ़ावा देना है। बताया गया है कि, जब एक पोत शुष्क गोदी के लिए आबंटित किया जाता है, पोत लम्बी अवधि के लिए शुष्क गोदी का अधिग्रहण जारी रखे हुए है, इससे शुष्क गोदियों के लिए अपेक्षित सभी पोतों के लिए कुल शुष्क गोदी योजना हैम्पिरिंग के लिए है। इसलिए, इस मनोवृत्ति को हतोत्साहित करने के लिए, और उसी समय राजस्व वृद्धि के लिए, पत्तन ने उच्चतर अधिग्रहण अवधि के लिए प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

इसके अलावा, केओपीटी ने मुम्बई पत्तन शुष्क गोदियों के मौजूदा दरमान के अनुसार, प्रश्नों का जवाब देते समय 11वें से 30वें दिन तक के स्लैब को दो अवस्थाओं अर्थात् 11वें से 20वें दिन के लिए मूल दर के 150 प्रतिशत की लेवी और 21वें से 30वें दिन के लिए मूल दर के 175 प्रतिशत की वसूली में विभाजित करने का प्रस्ताव किया है।

उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित लेवी पर आपत्ति नहीं उठाई है और स्वीकार करते हुए कि ऐसे प्रभारों की लेवी उपयोक्ताओं को समय सारणी तक सीमित रहेगा और पत्तन के मूल्यवाहन संसाधनों को अधिक कुशल उपयोगी बनाएगी, पत्तन द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित लेवी अनुमोदित की गई है, क्योंकि बाद में उपयोक्ताओं को पत्तन द्वारा प्रस्तावित बदलावों की जानकारी नहीं थी।

- (Lxvii). हालांकि केओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में साइसर्स लिफ्ट और एअर कम्पैसर्स किराये पर लेने के लिए प्रभार शामिल ने का प्रस्ताव किया था, परन्तु इसने इस आधार पर अपना प्रस्ताव वापिस ले लिया था कि उक्त उपस्कर नैनपावर की कमी की वजह से 2 वर्षों से अधिक के लिए उपयोग नहीं किया जा रहा है और उपयोक्ताओं द्वारा इसके लिए कम मांग की वजह से भी और इसकी सबसे अधिक संभावना है कि शुष्क गोदी सेवा से यह वापिस ले ली जाएगी। उपस्कर के उक्त किराये के संदर्भ में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को भी वापिस लिया माना गया है।
- (Lxviii). केओपीटी ने 25 टन क्रेन, 7 टन क्रेन और 6 टन क्रेन तक के किराये के लिए प्रस्तावित दर का दोगुना वसूल करने के लिए नई टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है, यदि क्रेन सामान्य पारी घंटों के बाद बुक की जाती है, इस आधार पर कि सामान्य पारी के बाद की गणना में समयोपरि का भुगतान भी शामिल होगा। इस संबंध में, यह दोहराया गया है कि 2010 में केओपीटी के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, जब केओपीटी ने समान प्रावधानों का प्रस्ताव किया था, इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2010 के अपने आदेश में इस आधार पर पत्तन के प्रस्ताव को खारिज किया था कि वह समयोपरि प्रभारों को स्वीकार करने के पक्ष में नहीं है क्योंकि पत्तनों से चौबीसों घंटे सेवा प्रदान करने की अपेक्षा की जाती है, मूल प्रभार कार्य के विस्तारित घंटों में भी इन प्रशुल्क मदों से केओपीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी को यह संप्रेषित किया गया था कि यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि कुछ अवसरों के दौरान जब क्रेन शाम अथवा रात्रि में बुक किए जाते हैं, यह उनके पीक लोड विचार से सीईएससी द्वारा प्रभारित उच्चतर दर पर अतिरिक्त बिजली प्रभार आकर्षित करता है और उसके लिए क्षतिपूर्ति हेतु, इसने निर्धारित प्रभारों के दोगुने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने स्पष्ट नहीं किया है कि कैसे रात्रि में उच्चतर बिजली प्रभारों की लेवी पारी घंटों के बाद प्रभारों के दोगुने पर निर्धारण में संचयित होता है। इसलिए, पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया है।

- (Lxix). केओपीटी ने सैन्डहैडों में पोता गणना पर लंगरगाह प्रभारों की वसूली शामिल की है। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि अंतर-लदाई प्रचालनों के लिए सैन्डहैडों में लंगर डाले पोतों के लिए लंगरगाह दरें उपलब्ध नहीं हैं और क्योंकि केओपीटी ऐसे प्रचालनों को स्थापित करने पर विचार कर रहा है, इस संबंध में लेवी रखने की जरूरत नहीं है। केओपीटी ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई गणनाएं नहीं भेजी हैं और कहा है कि प्रस्तावित दर किसी अन्य नदी लंगरगाह के प्रस्तावित लंगरगाह प्रभार के अनुसार है। केओपीटी द्वारा दिए गए किसी अन्य नदी लंगरगाह के संदर्भ में केओपीटी उसके द्वारा नहीं दर्शाया जाता रहा है। इसलिए, गणना और अपेक्षित व्ययों के अभाव में, केओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।
- (Lxx). मौजूदा व्यवस्था के अधीन, अतिरिक्त प्रभार प्रति पूर्ण नौचालन अथवा प्रत्येक लैग के लिए यात्री ढोने वाले तटीय पोतों पर निर्धारित किए गए हैं। अब, केओपीटी ने इस आधार पर यात्री ढोने वाले विदेशगामी पोतों पर प्रति सम्पूर्ण नौचालन अथवा प्रत्येक लैग के लिए अतिरिक्त प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि इसे विदेशगामी कूज पोतों की उम्मीद है। केओपीटी ने बताया है कि तटीय पोतों की तरह, विदेशगामी पोत भी पत्तन यात्री टर्मिनल सुविधाएं प्राप्त करते रहेंगे जहां सिविक तथा आब्रजन सुविधाओं की आवश्यकता होती है। केओपीटी ने यात्री ढोने वाले विदेशी पोत के लिए दर पर पहुंचने का आधार नहीं भेजा है। तथापि, विचार करते हुए कि यात्री ढोने वाले तटीय पोत के लिए दर उपलब्ध है और इस स्थिति पर आधारित है कि यात्री ढोने वाले तटीय एवं विदेशी पोतों दोनों के लिए प्रदत्त सेवाएं समान हैं, यात्री ढोने वाले विदेशी पोत के लिए दर, तटीय पोत के लिए उपलब्ध दर आधार रूप में लेते हुए, अनुमोदित की गई है। तटीय पोत के लिए दर पर विचार करते हुए और तटीय पोत पर पत्तन द्वारा मांग की गई 20 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए तथा वर्तमान विनिमय दर और तटीय रियायत के मद्देनजर, विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित दर उचित दिखाई देती है। इसलिए, प्रस्तावित लेवी अनुमोदित की गई है।
- (Lxxi). केओपीटी ने न्यूमेटिक फेन्डर उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार शामिल किए हैं। यह दोहराया गया है कि नवम्बर 2010 के आदेश में, प्रस्तावित दर के लागत तत्व वाले हिस्से के व्ययों के अभाव में, यह प्राधिकरण न्यूमेटिक फेन्डर किराये पर लेने के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें अनुमोदित नहीं कर सका था।

अब, केओपीटी ने गणनाएं भेजी हैं और रु 5500/- प्रति फेन्डर प्रतिदिन की दर पर पहुंचा है, जैसाकि इस आदेश के तथ्यात्मक भाग में बताया गया है। परिसंपत्ति का जीवनकाल 8 वर्ष, अनुरक्षण 10 प्रतिशत की दर से, उपरिव्यय प्रचालन लागत के 92 प्रतिशत पर सुविचारित करने का आधार पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। इसके अलावा, हालांकि केओपीटी ने गणनाओं में कहा है कि फेन्डर का उपयोग 30 प्रतिशत (1314 फेन्डर दिवस) है यह केवल 15 प्रतिशत उपयोगिता परिगणित करता है। इस स्थिति के बावजूद, इस स्थिति पर विचार करते हुए कि यह उनके अनुरोध पर जलयानों को उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन द्वारा परिकल्पित अतिरिक्त सेवा/सुविधा है, और वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान रु 69.62 लाख और रु 73.08 लाख की प्रस्तावित दर पर फेन्डरों के किराये से होने वाली अनुमानित अतिरिक्त आय को लेखा में लेते हुए, और इसे ध्यान में रखते हुए कि उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित लेवी पर आपत्ति नहीं उठाई है, इसे अनुमोदित किया गया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी के संदर्भ में कि यदि विनिर्दिष्ट क्षेत्रों से इतर किसी स्थान में तैनात किए जाने के लिए फेन्डरों की अपेक्षा की जाती है तो केओपीटी परिवहन के लिए आने-जाने की अतिरिक्त लागत वसूल कर रहा है, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि केओपीटी दरमान में निर्धारित फेन्डर टायों/लॉचों आदि के उपयोग द्वारा हटाए जा सकते हैं, ऐसे परिवहन के लिए वसूल किया जाएगा। प्रस्तावित टिप्पणी भी अनुमोदित की गई है।

- (Lxxii). केओपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि उतराई प्रचालन के लिए सैन्डहैड अटैंड करने वाले पोतों के मामले में, जहां ऐसे मदर पोतों द्वारा कार्गो उतारा जाता है, केओपीटी सीमाओं के भीतर किसी अनुमोदित उतराई अवस्था में बाद में नहीं उतारा जाता है, विदेशगामी पोत अथवा तटीय

पोत के लिए यथा लागू पूर्ण पत्तन देयताएं उताराई के लिए सैन्डहैडों को अटैन्ड करने वाले पोतों के मामले में निर्धारित रियायती पत्तन देयताओं की बजाय लागू होगी। चूंकि पत्तन का आशय इसे ऐसे पोत के मामले में पोत पर पूर्ण पत्तन देयताएं अर्जित करने में समर्थ बनाना है, यदि ऐसा पोत उतारे गए कार्गो पर पत्तन से कोई अन्य सेवाएं प्राप्त नहीं करता है तो इसके द्वारा ऐसे उतारे गए कार्गो पर राजस्व अर्जित करने के लिए पत्तन को डिप्राइव करता है, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(Lxxiii). केओपीटी ने 200 टन से कम पोत के विराम के लिए निर्धारित मौजूदा स्लैब ढांचा में बदलाव करने का प्रस्ताव किया है। नवम्बर 2010 के आदेश में यह दोहराया गया है, प्रस्तावित बदलाव की वजह से प्रोद्भूत होने वाले अतिरिक्त राजस्व के ब्योरे उपलब्ध करवाते हुए केओपीटी के अभाव में, यह प्राधिकरण उक्त व्यवस्था अनुमोदित नहीं कर सका था। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि बहुत कम प्रभारों की वजह से, छोटी नाव शैल्टर के लिए गोदी के भीतर विराम की मानसिकता दर्शाती हैं जिससे इम्पाउंड की गई गोदी प्रणाली में भीड़ सृजित करते हुए और कि स्लैब ढांचे में बदलाव करते हुए उनके लिए हतोत्साहन के रूप में कार्य करेगा। केओपीटी ने यह भी कहा है कि छोटी नावों के लिए स्लैब ढांचे का बदलाव अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने के आशय के साथ नहीं की जा रही है जिसमें कोई मामला नगण्य है, परन्तु यह भीड़ की समस्या को हल करने का प्रयास मात्र है। इस स्थिति के आधार पर कि प्रस्तावित बदलाव से होने वाली अतिरिक्त आय केवल नगण्य यह और चूंकि उपयोक्ताओं ने उक्त लेवी पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(Lxxiv). मौजूदा व्यवस्था के अधीन, यदि एक अंतर्देशीय पोत तथा गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्ट टोवेज तथा पाइलटेंज अथवा स्थानांतरण के लिए पत्तन की सेवाओं की अपेक्षा करता है, तटीय पोत (अंडमान से इतर) के लिए लागू दरों का 50 प्रतिशत वसूल किया गया है। केओपीटी ने अब टोवेज और पाइलटेंज अथवा स्थानांतरण के लिए पत्तन की सेवाओं के लिए अंतर्देशीय और गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्ट पर तटीय पोत (अंडमान से इतर) के लिए लागू दरों के 75 प्रतिशत की लेवी का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि डॉलर के सापेक्ष रूप की घटती कीमत की वजह से, तटीय पोत प्रभारों को विदेशी पोत की अपेक्षा कम रखा गया है और चूंकि आईडब्ल्यूटी पोतों के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं, इसने तटीय दर का 75 प्रतिशत वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

रुपया-डॉलर विनिमय दर में उतार-चढ़ाव कारोबार का पार्ट और पार्सल है और दर निर्धारित करने के लिए मानदंड के रूप में नहीं लिया जा सकता। 2005 के दिशानिर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देती है। अतः पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

(Lxxv). केडीएस के टीटी शैड में फ्लाई एश पोत के प्रहस्तन के लिए रु0 40 प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर के संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि बोर्ड के अनुमोदन और उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श से 09 मई 2011 से लागू दर कार्यान्वित करनी शुरू कर दी है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन अथवा निजी टर्मिनल को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति दी गई है। प्रस्ताव जमा करने के साथ, पत्तन दरों को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रभार वसूल कर सकता है, बशर्तें तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर तदर्थ दर विपथित की गई है; और, पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ता परस्पर सहमत थे।

09 मई 2011 से केओपीटी द्वारा प्रभारों की वसूली 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार नहीं पाया गया है क्योंकि यह दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर विपथित नहीं की गई है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजी दिखाई नहीं देती है। तथापि, चूंकि केओपीटी उक्त सेवा प्रदान करना पहले ही शुरू कर चुका है और दिया गया है कि उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित दर पर सहमति व्यक्त की है, इसलिए यह प्राधिकरण नरम नजरिया अपनाने और दरों के कार्यान्वयन की तारीख अर्थात् 09 मई 2011 से पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रभारों की प्रस्तावित लेवी अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, केओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह भविष्य में ऐसे कार्रवाई से सख्ती से रिफ्रेन रहे।

(Lxxvi). केओपीटी ने रियायत स्वीकृत करने के लिए धारा 11 और 12 के लिए टिप्पणी (ii) में निर्धारित प्रावधान को हटाने के लिए कारण स्पष्ट नहीं किया है, जब केओपीटी द्वारा सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई जाती है। अतः, मौजूदा प्रावधान को बनाए रखा गया है।

(Lxxvii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। महत्वपूर्ण है कि दिशानिर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों को पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देते हैं। इस खंड का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय पोत ऐसे पुनर्विवरण की वजह से विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के लेखा पर बोझ नहीं हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, मौजूदा तटीय पोत दरें बनाए रखी गई हैं बशर्तें पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि पर सामान्य निर्णय के अधीन।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केओपीटी के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है। संशोधित दरमान के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के रूप में संशोधित दरमान की प्रभावी तारीख वही रहेगी जो 26 फरवरी 2014 को अधिसूचित पृथक आदेश दिनांक 21 फरवरी 2014 में पहले ही दर्शाया गया है। एएसआईसी ने संशोधित के कार्यान्वयन के लिए 3 महीनों के नोटिस के लिए अनुरोध किया है। तथापि, यह नोट किया जाए कि प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क राजपत्र में आदेश की अधिसूचना से 30 दिनों से प्रभावी होगा। अतः, यह प्राधिकरण एएसआईसी द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है।

13.2. 1 अप्रैल 2004 से पहले रिटायर होने वाले कर्मचारियों के मामले में पेंशन देयता को पूरा करने के लिए सभी कार्गो तथा पोत संबंधित प्रभारों पर 5 प्रतिशत की विशेष दर अनुमोदित की गई है, और 31 मार्च 2016 तक प्रभावी रहेगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है। पेंशन निधि स्थिति और अनुमोदित की जाने वाली विशेष दर अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय समीक्षा की जाएगी। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि इस संबंध में पृथक खाता व्यवस्थित करे और अगली समीक्षा के समय समीक्षा के लिए लेखापरीक्षित ब्योरे भेजे।

13.3. चूंकि केओपीटी की अनुमानित लागत और वित्तीय स्थिति 31 मार्च 2016 तक सुविचारित की गई है, इसलिए अब अनुमोदित प्रशुल्क 31 मार्च 2016 तक प्रभावी रहेगा। उसके बाद प्रदान किया गया अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.4. केओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए निर्धारित किया गया है और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों पर आधारित है। यदि यह प्राधिकरण, किसी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण केओपीटी को उसके प्रशुल्क समीक्षा के समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करने की अपेक्षा कर सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

13.5. इस संबंध में, केओपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर भौतिक और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता देखी जाती है तो, टीएमपी केओपीटी को निर्धारित समीक्षा से पहले प्रस्ताव जमा करने के लिए कहेगा। यदि केओपीटी टीएमपी द्वारा निर्धारित की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए कार्यवाही अपनी ओर से शुरू कर देगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/2014]

अनुबंध - I

कोलकाता पत्तन न्यास							
वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक अवधि के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के निष्पादन का विश्लेषण							
क्र.सं.	विवरण	नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमान			वास्तविक		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात						
	— कार्गो (मिलियन मीट्रिक टन में)	43.643	44.754	47.635	47.545	43.248	40.519
I	प्रचालन आय						
	(i) कार्गो एवं कंटेनर प्रहस्तन आय	46722.37	52320.00	54862.91	46690.89	51448.67	45720.88
	(ii) पोत संबंधित आय	26087.83	31425.38	32806.65	26952.19	29227.14	30869.61
	(iii) रेलवे आय	9387.19	9250.36	9820.50	9383.05	11028.27	9426.80
	(iv) सम्पदा आय	21171.95	21790.09	22429.39	21427.78	35323.55	30607.25
	कुल (i से iv)	103369.34	114785.84	119919.45	104453.99	127027.63	116624.54
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	19941.24	21182.38	21978.84	20073.70	22941.08	22957.53
	(ii) पत्तन तथा गोदी सुविधाएं	15757.89	16350.39	16965.16	16287.87	18936.12	21265.06
	(iii) रेलवे गतिविधि	4671.57	4847.22	5029.47	4422.62	5509.31	4153.19
	(iv) सम्पदा गतिविधि	4035.05	4186.77	4344.19	4021.84	4049.81	4343.77
	कुल (i से iv)	44405.75	46566.76	48317.66	44806.03	51436.32	52719.55
III	मूल्यहास	3751.90	3936.03	4229.92	3629.08	3838.29	3814.16
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	21531.05	22340.62	23180.63	20829.26	22785.15	25610.40
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	33680.638	41942.428	44191.236	35189.54	48967.865	34480.425
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	1222.22	719.38	719.38	8078.45	8824.63	10296.73
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	30691.11	30060.87	30503.7	31772.94	33444.69	40521.87
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-29468.89	-29341.49	-29784.32	-23694.49	-24620.06	-30225.14
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	4211.75	12600.94	14406.92	11495.05	24347.81	4255.29
X	नियोजित पूंजी	80761.92	82532.97	86008.68	80770.34	84246.22	79642.63
	— कारोबार परिसंपत्तियां	75865.97	77477.87	80604.81	75893.98	79127.18	74735.39
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	3756.55	3869.81	4113.82	3744.95	3925.69	3751.69
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	1139.40	1185.29	1290.04	1131.41	1193.35	1155.55
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	12454.10	12721.52	13242.33	12457.61	12990.11	12272.80
	— कारोबार परिसंपत्तियां	12138.55	12396.46	12896.77	12143.04	12660.35	11957.66
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	315.55	325.06	345.56	314.58	329.76	315.14
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-8242.35	-120.58	1164.59	-962.56	11357.70	-8017.52

अनुबंध - II (क)

कोलकाता पत्तन न्यास										
वर्ष, 2013-14 से 2015-16 के लिए समेकित लागत विवरण										
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	— कार्गो यातायात (मिलियन मीट्रिक टनों में)	47.545	43.248	40.519	46.015	48.156	50.316	46.015	48.156	50.316
I	प्रचालन आय									
	(i) कार्गो एवं कंटेनर प्रहस्तन आय	46690.89	51448.67	45720.88	49084.53	51616.27	53690.77	49084.53	51616.27	53690.77
	(ii) पोत संबंधित आय	26952.19	29227.14	30869.61	35765.14	37356.18	39150.19	35719.55	38734.07	40592.62
	(iii) रेलवे आय	9383.05	11028.27	9426.80	10436.25	11020.96	11642.12	10436.25	11020.96	11642.12
	(iv) सम्पदा आय	21427.78	35323.55	30607.25	32544.83	33275.68	34011.05	32544.83	33275.68	34011.05
	कुल (i से iv)	104453.91	127027.63	116624.54	127830.75	133269.09	138494.13	127785.16	134646.98	139936.56
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	20073.70	22941.08	22957.53	25720.66	28040.62	30003.05	24382.12	26088.87	27915.09
	(ii) पत्तन तथा गोदी सुविधाएं	16287.87	18936.12	21265.06	25690.58	27499.85	29435.90	23130.82	24749.97	26482.47
	(iii) रेलवे गतिविधि	4422.62	5509.31	4153.19	4774.83	5109.06	5466.73	4443.92	4755.00	5087.85
	(iv) सम्पदा गतिविधि	4021.84	4049.81	4343.77	4760.12	5093.18	5449.87	4647.83	4973.18	5321.31
	कुल (i से v)	44806.03	51436.32	52719.55	60946.19	65742.71	70355.55	56604.70	60567.03	64806.72
III	मूल्यहास	3629.08	3838.29	3814.16	3829.92	3969.14	4024.19	3829.92	3969.14	4024.19
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	20829.26	22785.15	25610.40	29803.78	31889.90	34114.03	27403.13	29321.35	31373.84
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	35189.54	48967.87	34480.425	33250.86	31667.34	30000.36	39947.41	40789.46	39731.81
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	8078.45	8824.63	10296.73	2072.92	1758.02	1793.62	2072.92	1758.02	1793.62
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	31772.94	33444.69	40521.87	37443.39	39200.18	40604.33	33443.39	35200.18	36604.33
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-23694.49	-24620.06	-30225.14	-35370.47	-37442.16	-38810.71	-31370.47	-33442.16	-34810.71
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	11495.05	24347.81	4255.29	-2119.61	-5774.82	-8810.35	8576.94	7347.30	4921.10

X	नियोजित पूंजी	80770.34	84246.22	79642.63	78296.59	78558.60	77557.71	79655.49	79988.02	79046.99
	— कारोबार परिसंपत्तियां	75893.98	79127.18	74735.39	74386.57	74635.05	73659.35	74681.73	74936.60	74004.62
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	3744.95	3925.69	3751.69	3550.04	3582.21	3575.66	3791.50	3841.26	3826.11
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	1131.41	1193.35	1155.55	359.98	341.34	322.70	1182.27	1210.16	1216.25
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	12457.61	12990.11	12272.80	12127.28	12169.13	12012.52	9277.64	9312.37	9199.27
	— कारोबार परिसंपत्तियां	12143.04	12660.35	11957.66	11901.89	11941.61	11785.50	8961.81	8992.39	8880.55
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	314.58	329.76	315.14	225.39	227.52	227.01	315.83	319.98	318.72
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-962.56	11357.70	-8017.52	-14246.89	-17943.95	-20822.87	-700.70	-1965.07	-4278.17
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I %में)				-11.15%	-13.46%	-15.04%	-0.55%	-1.46%	-3.06%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-13.21%			-1.69%		

										अनुबंध - II (ख)
हल्दिया गोदी कॉम्पलेक्स										
समेकित आय और लागत विवरण										
										₹ लाखों में
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक								
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (एमएमटी में)	35.005	31.015	28.084	32.005	33.601	35.291	32.005	33.601	35.291
I	प्रचालन आय									
	(i) कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	28185.27	32244.27	25168.86	26273.94	27886.77	29104.86	26273.94	27886.77	29104.86
	(ii) पोत संबंधित आय	20947.91	22697.53	23931.05	28035.37	29369.92	30934.21	27999.13	30465.86	32086.78
	(iii) रेलवे आय	8005.88	9057.94	7949.91	8811.69	9233.49	9676.39	8811.69	9233.49	9676.39
	(iv) सम्पदा आय	8207.02	10186.99	10970.99	11544.63	11775.54	12011.05	11544.63	11775.54	12011.05
	कुल (i से iv)	65346.08	74186.73	68020.81	74665.63	78265.72	81726.51	74629.40	79361.66	82879.08
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	8254.75	10964.48	9437.51	10133.05	11361.46	12156.76	9703.20	10382.43	11109.19
	(ii) फलन तथा गोदी सुविधाएं	7707.95	9610.64	12278.42	13786.32	14754.95	15791.44	13283.06	14212.88	15207.78
	(iii) रेलवे गतिविधि	2907.23	3778.68	2708.67	3063.52	3277.96	3507.42	2898.28	3101.16	3318.24
	(iv) सम्पदा गतिविधि	2202.38	2264.24	2676.35	2908.60	3112.19	3330.06	2863.69	3064.15	3278.64
	कुल (i से iv)	21072.31	26618.04	27100.95	29891.49	32506.56	34785.68	28748.24	30760.61	32913.86
III	मूल्यहास	2495.50	2592.58	2543.04	2438.57	2521.78	2549.37	2438.57	2521.78	2549.37
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिख्य	8765.82	9735.02	11259.50	12811.78	13708.61	14668.30	12047.67	12891.00	13793.37
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	33012.45	35241.09	27117.32	29523.79	29528.77	29723.16	31394.92	33188.26	33622.48

VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	5209.28	2922.08	4668.39	726.31	748.45	769.27	726.31	748.45	769.27
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	20747.18	21903.41	23605.49	22902.78	23842.70	24483.91	20456.12	21409.78	22071.96
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-15537.90	-18981.33	-18937.10	-22176.47	-23094.25	-23714.64	-19729.81	-20661.33	-21302.69
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	17474.55	16259.75	8180.22	7347.32	6434.52	6008.52	11665.11	12526.92	12319.78
X	नियोजित पूंजी	57154.77	59028.19	54589.74	52513.25	51691.27	50150.10	53424.66	52631.82	51113.09
	- कारोबार परिसंपत्तियाँ	54639.96	56430.95	52187.79	50408.05	49648.42	48170.26	51073.98	50316.02	48864.12
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	2091.86	2160.43	1997.98	1745.22	1701.51	1657.14	1955.34	1926.32	1870.74
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	422.95	436.81	403.96	359.98	341.34	322.70	395.34	389.48	378.24
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	8918.11	9210.43	8517.88	8176.11	8051.85	7812.43	6291.76	6198.39	6019.53
	- कारोबार परिसंपत्तियाँ	8742.39	9028.95	8350.05	8065.33	7943.75	7707.25	6128.88	6037.92	5863.69
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	175.72	181.48	167.83	110.78	108.10	105.18	162.88	160.46	155.83
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	69.03%	61.10%	55.34%	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	8918.11	9210.43	8517.88	8176.11	8051.85	7812.43	6291.76	6198.39	6019.53
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	8556.44	7049.33	-337.66	-828.79	-1617.33	-1803.91	5373.35	6328.53	6300.25
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/ I % में)	13.09%	9.50%	-0.50%	-1.11%	-2.07%	-2.21%	7.20%	7.97%	7.60%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI/ I % में)	7.37%			-1.79%			7.59%		

अनुबंध - II (ग)											
कोलकाता गोदी प्रणाली											
पत्तन के लिए समेकित आय और लागत विवरण											
										रु० लाखों में	
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक				केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रभुत्व के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रभुत्व के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	
	यातायात (एमटी में)	12.540	12.233	12.435	14.010	14.555	15.025	14.010	14.555	15.025	
I	प्रचालन आय										
	(i) कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	18505.62	19204.40	20552.02	22810.59	23729.50	24585.91	22810.59	23729.50	24585.91	
	(ii) पोत संबंधित आय	6004.28	6529.61	6938.56	7729.77	7986.26	8215.98	7720.41	8268.22	8505.84	
	(iii) रेलवे आय	1377.17	1970.33	1476.89	1624.56	1787.47	1965.73	1624.56	1787.47	1965.73	
	(iv) सम्पदा आय	13220.76	25136.56	19636.26	21000.20	21500.14	22000.00	21000.20	21500.14	22000.00	
	कुल (i से iv)	39107.83	52840.90	48603.73	53165.12	55003.37	56767.62	53155.76	55285.33	57057.48	
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)										
	(i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	11818.95	11976.60	13520.02	15587.61	16679.16	17846.29	14678.92	15706.45	16805.90	
	(ii) पत्तन तथा गोदी सुविधाएं	8579.92	9325.48	8986.64	11904.26	12744.90	13644.46	9847.73	10537.07	11274.67	
	(iii) रेलवे गतिविधि	1515.39	1730.63	1444.53	1711.31	1831.10	1959.31	1545.65	1653.84	1769.61	
	(iv) सम्पदा गतिविधि	1819.46	1785.57	1667.41	1851.52	1980.99	2119.81	1784.13	1909.02	2042.65	
	कुल (i से iv)	23733.72	24818.28	25618.60	31054.70	33236.15	35569.87	27856.43	29806.38	31892.83	
III	मूल्यहास	1133.58	1245.71	1271.12	1391.35	1447.36	1474.82	1391.35	1447.36	1474.82	
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिचय	12063.44	13050.13	14350.90	16992.00	18181.29	19445.73	15355.46	16430.35	17580.47	

V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	2177.09	13726.78	7363.11	3727.07	2138.57	277.20	8552.52	7601.25	6109.36
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	2869.17	5902.55	5628.34	1346.61	1009.57	1024.35	1346.61	1009.57	1024.35
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	11025.76	11541.28	16916.38	14540.61	15357.48	16120.42	12987.27	13790.40	14532.37
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-8156.59	-5638.73	-11288.04	-13194.00	-14347.91	-15096.07	-11640.66	-12780.83	-13508.02
IX	व्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-5979.50	8088.05	-3924.93	-9466.93	-12209.34	-14818.87	-3088.14	-5179.58	-7398.66
X	नियोजित पूंजी	23615.57	25218.03	25052.89	25783.34	26867.33	27407.61	26230.83	27356.20	27933.90
	- कारोबार परिसंपत्तियाँ	21254.01	22696.23	22547.60	23978.52	24986.63	25489.09	23607.75	24620.58	25140.51
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	1653.09	1765.26	1753.70	1804.82	1880.70	1918.52	1836.16	1914.93	1955.37
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	708.47	756.54	751.59	0.00	0.00	0.00	786.92	820.69	838.02
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3539.50	3779.68	3754.93	3951.17	4117.28	4200.09	2985.88	3113.98	3179.74
	- कारोबार परिसंपत्तियाँ	3400.64	3631.40	3607.62	3836.56	3997.86	4078.25	2832.93	2954.47	3016.86
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	138.86	148.28	147.31	114.61	119.42	121.83	152.95	159.51	162.88
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	60.12%	56.50%	57.41%	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	3539.50	3779.68	3754.93	3951.17	4117.28	4200.09	2985.88	3113.98	3179.74
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-9519.00	4308.37	-7679.86	-13418.10	-16326.62	-19018.96	-6074.02	-8293.56	-10578.40
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)				-25.24%	-29.68%	-33.50%	-11.43%	-15.00%	-18.54%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)				-29.47%			-14.99%		

						अनुबंध - II (घ)	
कोलाकात पत्तन न्यास							
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण							
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
							₹0 लाखों में
I	प्रचालन आय						
	— लिक्विड बल्क, पीओएल तथा कच्चे तेल सहित	9179.01	9605.73	10178.58	9179.01	9605.73	10178.58
	— लोह अयस्क	865.36	869.22	893.22	865.36	869.22	893.22
	— कोयला	6269.59	7010.82	7298.72	6269.59	7010.82	7298.72
	— कंटेनर आय	23610.21	24415.76	25221.68	23610.21	24415.76	25221.68
	— सामान्य कार्गो	7212.63	7804.21	8147.43	7212.63	7804.21	8147.43
	— अन्य आय	1064.33	1092.81	1125.29	1064.33	1092.81	1125.29
	— बीओटी प्रचालकों से 50 प्रतिशत रॉयल्टी आय	883.40	817.72	825.85	883.40	817.72	825.85
	कुल	49084.53	51616.27	53690.77	49084.53	51616.27	53690.77
II	प्रचालन व्यय						
	— वेतन और मजदूरी	13675.33	14632.67	15656.81	12336.72	13200.29	14124.31
	— बिजली	1050.3	1172.28	1254.18	1095.44	1172.13	1254.17
	— ईंधन	240.09	256.88	274.87	242.64	259.63	277.80
	— मरम्मतें और अनुरक्षण	3765.85	4029.45	4311.58	3765.88	4029.49	4311.55
	— अन्य आय	6989.09	7949.34	8505.61	6941.44	7427.34	7947.26
	कुल	25720.66	28040.62	30003.05	24382.12	26088.87	27915.09
III	मूल्यहास	1742.65	1809.30	1825.32	1742.65	1809.30	1825.32
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचय्य की आबंटित हिस्सेदारी	13498.61	14534.79	15541.41	12840.42	13739.25	14700.99
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	8122.61	7231.56	6320.99	10119.34	9978.85	9249.36
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	833.40	702.40	717.60	833.40	702.40	717.60

VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	17091.14	17883.09	18506.07	15265.33	16058.29	16683.01
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-16257.74	-17180.69	-17788.47	-14431.93	-15355.89	-15965.41
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-8135.13	-9949.13	-11467.48	-4312.59	-5377.04	-6716.05
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	43527.99	44210.54	44033.97	44283.46	45014.98	44879.52
	- कारोबार परिसंपत्तियां				41851.40	42526.12	42379.57
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				1909.20	1950.66	1955.87
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				522.86	538.21	544.09
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	6850.63	6958.85	6930.40	5181.20	5265.62	5248.47
	- कारोबार परिसंपत्तियां				5022.17	5103.13	5085.55
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				159.04	162.49	162.92
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	66.88%	69.04%	71.27%	70.95%	71.78%	75.65%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	6850.63	6958.85	6930.40	5181.20	5265.62	5248.47
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-14985.76	-16907.98	-18397.88	-9493.79	-10642.67	-11964.52
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-30.53%	-32.76%	-34.27%	-19.34%	-20.62%	-22.28%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-32.52%			-20.75%		

						अनुबंध - II (इ)	
कोलकाता पत्तन न्यास							
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण							
					₹	₹0 लाखों में	
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	– पत्तन देयताएं	9132.06	9672.80	10067.98	9119.80	10048.73	10458.32
	– बर्ध किराया और मूरिंग किराया	4635.43	4973.69	5143.19	4829.77	5392.84	5578.14
	– शुष्क गोदीकरण	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00
	– पाइललेज तथा टोवेज	19960.27	20603.56	21763.80	19971.05	21435.97	22640.95
	– अन्य (ताजा पानी और विविध)	1362.38	1431.13	1500.22	1123.92	1181.54	1240.22
	कुल	35765.14	37356.18	39150.19	35719.55	38734.08	40592.62
II	प्रचालन व्यय						
	– वेतन और मजदूरी	14273.70	15272.79	16342.00	11908.85	12742.47	13634.44
	– बिजली	671.36	747.04	799.40	685.11	733.07	784.38
	– ईंधन	1628.51	1742.48	1864.43	1545.70	1653.90	1769.67
	– मरम्मत और अनुरक्षण	4754.37	5087.37	5443.27	4808.85	5145.47	5505.65
	– अन्य आय	4362.64	4650.17	4986.80	4182.31	4475.07	4788.33
	कुल	25690.58	27499.85	29435.90	23130.82	24749.97	26482.47
III	मूल्यहास	1684.79	1742.63	1724.78	1684.79	1742.63	1724.78
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की आबंटित हिस्सेदारी	11283.23	12014.91	12855.90	9840.24	10529.06	11266.10
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	-2893.46	-3901.21	-4866.39	1063.70	1712.41	1119.27
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	468.51	427.51	439.40	468.51	427.51	439.40
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	15701.55	16457.08	17077.21	14024.19	14777.79	15395.36
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-15233.04	-16029.57	-16637.81	-13555.68	-14350.28	-14955.96
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-18126.50	-19930.78	-21504.20	-12491.98	-12637.87	-13836.69
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	26327.54	25717.36	24930.68	26784.48	26185.30	25409.40

	- कारोबार परिसंपत्तियां				24772.19	24188.23	23445.15
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				1477.59	1462.32	1434.71
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				534.69	534.76	529.55
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4057.08	3960.02	3835.91	3095.75	3024.40	2932.93
	- कारोबार परिसंपत्तियां				2972.66	2902.59	2813.42
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				123.08	121.81	119.51
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	66.88%	69.04%	71.27%	70.95%	71.78%	75.65%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	4057.08	3960.02	3835.91	3095.75	3024.40	2932.93
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-22183.58	-23890.80	-25340.11	-15587.73	-15662.27	-16769.61
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-62.03%	-63.95%	-64.73%	-43.64%	-40.44%	-41.31%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-63.57%			-41.80%		

अनुबंध - II (च)							
कोलकाता पत्तन न्यास							
रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण							
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	- होलेज	5294.71	5579.13	5879.75	5294.71	5579.13	5879.75
	- टर्मिनल प्रभार	3761.26	3963.65	4177.59	3761.26	3963.65	4177.59
	- अन्य	1380.28	1477.73	1584.78	1380.28	1477.73	1584.78
	कुल	10436.25	11020.51	11642.12	10436.25	11020.51	11642.12
II	प्रचालन व्यय						
	- लोकोमोटिव, वैगनों आदि का प्रचालन और अनुरक्षण	1641.23	1756.10	1879.05	1541.11	1648.99	1764.42
	- स्थायी सस्ता, सिमनल और इंटरलाकिंग सुविधाओं का अनुरक्षण	1007.93	1078.49	1153.99	944.37	1010.48	1081.21
	- स्टेशनों, यादों तथा साइडिंग का प्रचालन और अनुरक्षण	1507.89	1613.45	1726.39	1365.98	1461.60	1563.91
	- प्रशासन और सामान्य व्यय	617.78	661.02	707.30	592.46	633.93	678.31
	कुल	4774.83	5109.06	5466.73	4443.92	4755.00	5087.85
III	मूल्यहास	258.64	271.44	314.67	258.64	271.44	314.67
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की आर्बिट्ररी हिस्सेदारी	1940.00	2062.91	2207.21	1829.73	1957.81	2094.86
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	3462.78	3577.10	3653.51	3903.95	4036.26	4144.74
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	126.93	121.12	126.52	126.93	121.12	126.52
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	3448.80	3603.08	3720.43	3080.37	3235.42	3353.92
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-3321.87	-3481.96	-3593.91	-2953.44	-3114.30	-3227.40
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	140.91	95.14	59.60	950.51	921.96	917.34
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	4123.30	4322.11	4273.19	4194.86	4400.75	4355.24
	- कारोबार परिसंपत्तियां				3907.26	4081.18	4028.71
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				214.98	236.18	239.86
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				72.62	83.39	86.67
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	591.01	621.91	614.86	486.78	509.42	503.43
	- कारोबार परिसंपत्तियां				468.87	489.74	483.45
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				17.91	19.67	19.98
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	66.88%	69.04%	71.27%	66.88%	69.04%	71.27%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	591.01	621.91	614.86	486.78	509.42	503.43
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-450.10	-526.77	-555.26	463.73	412.54	413.91

XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-4.31%	-4.78%	-4.77%	4.44%	3.74%	3.56%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-4.62%			3.91%		

					अनुबंध - II (घ)		
कोलकाता पत्तन न्यास							
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण							
						₹	₹0 लाखों में
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	— भूमि से किराया	13144.96	13377.24	13608.08	13144.96	13377.24	13608.08
	— भवन, शौडों तथा गोदामों से किराया	8874.44	9003.35	9129.94	8874.44	9003.35	9129.94
	— अन्य	10525.43	10895.09	11273.03	10525.43	10895.09	11273.03
	कुल	32544.83	33275.68	34011.05	32544.83	33275.68	34011.05
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	— संपदा अनुरक्षण	1681.30	1799.01	1924.92	1651.62	1767.23	1890.94
	— प्रशासन और सामान्य व्यय	3078.82	3294.18	3524.95	2996.22	3205.96	3430.38
	कुल	4760.12	5093.19	5449.87	4647.84	4973.19	5321.32
III	मूल्यहास	143.84	145.77	159.42	143.84	145.77	159.42
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की आबंटित हिस्सेदारी	3081.94	3277.29	3509.48	2892.73	3095.23	3311.89
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	24558.93	24759.43	24892.28	24860.41	25061.49	25218.42
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	644.08	507.44	510.10	644.08	507.44	510.10
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	1201.90	1256.93	1300.12	1073.50	1128.67	1172.04
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-557.82	-749.49	-790.02	-429.42	-621.23	-661.94
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	24001.11	24009.94	24102.26	24430.99	24440.26	24556.48
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	4317.76	4308.59	4319.87	4392.70	4386.99	4402.82
	— कारोबार परिसंपत्तियां				4150.86	4141.07	4151.20
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				189.73	192.11	195.68
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				52.10	53.81	55.95
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	628.56	628.35	631.35	513.91	512.93	514.44
	— कारोबार परिसंपत्तियां				498.10	496.93	498.14
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां				15.80	16.00	16.30
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां				0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	66.88%	69.04%	71.27%	66.88%	69.04%	71.27%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	628.56	628.35	631.35	513.91	512.93	514.44
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	23372.55	23381.59	23470.91	23917.08	23927.33	24042.03
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	71.82%	70.27%	69.01%	73.49%	71.91%	70.69%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	70.36%			72.03%		

							अनुसूच - II (ज)	
हल्दिया गोदी कॉम्पलेक्स								
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण								
							₹	₹0 लाखों में
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	
I	प्रचालन आय							
	— पीओएल तथा कूड सहित लिक्विड बल्क	8202.04	8578.93	9114.40	8202.04	8578.93	9114.40	
	— लोह अपस्क	865.36	869.22	893.22	865.36	869.22	893.22	
	— कोयला	6269.59	7010.82	7298.72	6269.59	7010.82	7298.72	

	- कटनर आय	5142.22	5211.23	5280.25	5142.22	5211.23	5280.25
	- सामान्य कार्गो	4460.28	4938.85	5217.42	4460.28	4938.85	5217.42
	- अन्य आय	451.05	460.00	475.00	451.05	460.00	475.00
	- बीओटी प्रचालकों से 50 प्रतिशत सॉयल्टी ऑय	883.40	817.72	825.85	883.40	817.72	825.85
	कुल	26273.94	27886.77	29104.86	26273.94	27886.77	29104.86
II	प्रचालन व्यय						
	- वेतन और मजदूरी	6057.56	6481.62	6935.32	5627.71	6021.65	6443.16
	- बिजली	404.60	432.91	463.23	404.60	432.92	463.23
	- ईंधन	154.05	164.83	176.37	154.05	164.83	176.37
	- मरम्मत और अनुक्षण	1740.34	1862.14	1992.52	1740.34	1862.17	1992.52
	- अन्य	1776.50	2419.96	2589.32	1776.50	1900.86	2033.91
	कुल	10133.05	11361.46	12156.76	9703.20	10382.43	11109.19
III	मूल्यहास						
		1,241.67	1,312.13	1,333.28	1,241.67	1,312.13	1,333.28
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचय की आर्बाइटेड हिस्सेदारी	4420.91	4821.34	5152.25	4272.26	4571.32	4891.31
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	10478.31	10391.84	10462.57	11056.81	11620.89	11771.07
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	255.58	266.68	273.96	255.58	266.68	273.96
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	11171.11	11630.15	11942.29	9977.72	10443.41	10765.84
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-10915.53	-11363.47	-11668.33	-9722.14	-10176.73	-10491.88
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-437.22	-971.63	-1205.76	1334.66	1444.17	1279.19
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	35039.94	35297.66	34831.13	35648.09	35939.92	35499.96
	- कारोबार परिसंपत्तियां	34513.76	34787.16	34336.48	34079.57	34358.57	33937.97
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	436.21	425.20	414.02	1304.72	1315.40	1299.30
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	89.97	85.30	80.63	263.80	265.96	262.70
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	5549.88	5593.00	5520.11	4198.23	4232.60	4180.79
	- कारोबार परिसंपत्तियां	5522.22	5565.95	5493.84	4089.55	4123.03	4072.56
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	27.66	27.05	26.27	108.68	109.57	108.23
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	5549.88	5593.00	5520.11	4198.23	4232.60	4180.79
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-5987.10	-6564.63	-6725.87	-2863.57	-2788.43	-2901.60
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-22.79%	-23.54%	-23.11%	-10.90%	-10.00%	-9.97%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-23.15%			-10.29%		

					अनुबंध - II (क)		
हल्द्वीया गोदी कॉम्प्लेक्स							
पत्तन तथा गोदी गतिविधि के लिए लागत विवरण							
						₹	₹ लाखों में
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	— पत्तन देयताएं	7445.96	7926.14	8267.14	7436.16	8228.09	8580.92
	— बर्ध किराया और मूरिंग किराया	3495.08	3792.39	3925.24	3490.14	3946.52	4084.26
	— पाइलटेंज और टोवेज	15970.41	16469.86	17501.61	15948.91	17109.71	18181.38
	— अन्य (ताजा पानी और विविध)	1123.92	1181.53	1240.22	1123.92	1181.54	1240.22
	कुल	28035.37	29369.92	30934.21	27999.13	30465.86	32086.78
II	प्रचालन व्यय						
	— वेतन और मजदूरी	5058.38	5412.52	5791.34	4582.73	4903.52	5246.77
	— बिजली	404.60	432.92	463.23	404.60	432.92	463.23
	— ईंधन	1027.00	1098.89	1175.82	1027.01	1098.90	1175.82
	— मरम्मत और अनुरक्षण	3981.31	4259.95	4558.15	3979.60	4258.17	4556.24
	— अन्य	3315.03	3550.67	3802.90	3289.13	3519.37	3765.72
	कुल	13786.32	14754.95	15791.44	13283.06	14212.88	15207.78

III	मूल्यहास	859.19	861.16	863.18	859.19	861.16	863.18
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचय की आबंटित हिस्सेदारी	5813.73	6162.58	6597.51	5385.87	5762.88	6166.28
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	7576.13	7591.23	7682.08	8471.01	9628.94	9849.54
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	272.71	280.86	291.18	272.71	280.86	291.18
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	8303.70	8644.06	8876.92	7416.63	7762.02	8002.44
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-8030.99	-8363.20	-8585.74	-7143.92	-7481.16	-7711.26
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-454.86	-771.97	-903.66	1327.09	2147.78	2138.28
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	11692.87	10899.16	10103.93	11895.81	11097.48	10297.95
	- कारोबार परिसंपत्तियां	11166.68	10388.65	9609.27	11372.39	10609.19	9844.84
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	436.21	425.20	414.02	435.39	406.17	376.90
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	89.98	85.31	80.64	88.03	82.12	76.20
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	1814.39	1689.20	1563.77	1400.95	1306.94	1212.78
	- कारोबार परिसंपत्तियां	1786.69	1662.20	1537.48	1364.69	1273.10	1181.38
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	27.70	27.00	26.29	36.27	33.83	31.40
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षी	1814.39	1689.20	1563.77	1400.95	1306.94	1212.78
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-2269.25	-2461.17	-2467.43	-73.86	840.85	925.51
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-8.09%	-8.38%	-7.98%	-0.26%	2.76%	2.88%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-8.15%			1.79%		

हल्द्वीया गोदी कॉम्प्लेक्स							अनुबंध - II (ज)
रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण							
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	- होलज	4900.94	5145.98	5403.28	4900.94	5145.98	5403.28
	- टर्मिनल प्रभार	3474.75	3648.49	3830.91	3474.75	3648.49	3830.91
	- अन्य	436.00	439.02	442.20	436.00	439.02	442.20
	कुल	8811.69	9233.49	9676.39	8811.69	9233.49	9676.39
II	प्रचालन व्यय						
	- लोकमोविंग, वैगनों आदि का प्रचालन और अनुरक्षण	1033.20	1105.52	1182.91	977.47	1045.89	1119.10
	- स्थायी रास्ता, सिग्नल और इंटरलाकिंग सुविधाओं का अनुरक्षण	890.59	952.93	1019.64	842.55	901.53	964.64
	- स्टेशनों, यादों तथा साइडिंग का प्रचालन और अनुरक्षण	738.24	789.92	845.22	698.42	747.31	799.62
	- प्रशासन और सामान्य व्यय	401.49	429.59	459.65	379.84	406.43	434.88
	कुल	3063.52	3277.96	3507.42	2898.28	3101.16	3318.24
III	मूल्यहास	208.59	217.84	220.49	208.59	217.84	220.49
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचय की आबंटित हिस्सेदारी	1294.80	1372.57	1468.95	1200.35	1284.37	1374.28
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	4244.78	4365.12	4479.53	4504.48	4630.12	4763.39
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	85.72	88.30	91.08	85.72	88.30	91.08
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	2593.80	2700.09	2772.65	2316.71	2424.57	2499.51
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-2508.08	-2611.79	-2681.57	-2230.99	-2336.27	-2408.43
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	1736.70	1753.33	1797.96	2273.49	2293.85	2354.95
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2314.95	2113.36	1909.62	2355.13	2151.81	1946.29

	— कारोबार परिसंपत्तियां	1788.66	1602.70	1414.75	2251.50	2057.13	1860.65
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	436.27	425.29	414.15	86.20	78.76	71.23
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	90.02	85.37	80.72	17.43	15.92	14.40
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	313.89	283.43	252.65	277.36	253.42	229.21
	— कारोबार परिसंपत्तियां	286.19	256.42	226.35	270.18	246.86	223.28
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	27.70	27.01	26.30	7.18	6.56	5.93
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	313.89	283.43	252.65	277.36	253.42	229.21
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	1422.81	1469.90	1545.31	1996.13	2040.43	2125.74
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	16.15%	15.92%	15.97%	22.65%	22.10%	21.97%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	16.01%			22.24%		

अनुबंध - II (र)

हल्द्वीया गोदी कॉम्प्लेक्स
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	— भूमि से किराया	7076.05	7217.58	7361.93	7076.05	7217.58	7361.93
	— भवन, शेडों तथा गोदामों से किराया	29.65	30.25	30.86	29.65	30.25	30.86
	— अन्य	4438.93	4527.71	4618.26	4438.93	4527.71	4618.26
	कुल	11544.63	11775.54	12011.05	11544.63	11775.54	12011.05
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	— संपदा अनुरक्षण	1265.47	1354.04	1448.84	1245.94	1333.16	1426.48
	— प्रशासन और सामान्य व्यय	1643.13	1758.15	1881.22	1617.78	1731.02	1852.19
	कुल	2908.60	3112.19	3330.06	2863.72	3064.18	3278.67
III	मूल्यहास	129.12	130.65	132.42	129.12	130.65	132.42
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की आर्बाटेट हिस्सेदारी	1282.34	1352.12	1449.59	1189.19	1272.43	1361.50
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	7224.57	7180.58	7098.98	7362.61	7308.28	7238.46
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	112.30	112.61	113.05	112.30	112.61	113.05
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	834.17	868.40	892.05	745.06	779.79	804.17
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-721.87	-755.79	-779.00	-632.76	-667.18	-691.12
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	6502.70	6424.79	6319.98	6729.85	6641.11	6547.34
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	3465.49	3381.09	3305.42	3525.64	3442.61	3368.89
	— कारोबार परिसंपत्तियां	2938.95	2869.91	2809.76	3370.51	3291.14	3220.66
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	436.53	425.82	414.95	129.04	126.00	123.30
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	90.01	85.36	80.71	26.09	25.48	24.93
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	497.95	486.22	475.90	415.21	405.43	396.75
	— कारोबार परिसंपत्तियां	470.23	459.18	449.55	404.46	394.94	386.48
	— कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	27.72	27.04	26.35	10.75	10.50	10.27
	— सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	497.95	486.22	475.90	415.21	405.43	396.75
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	6004.75	5938.57	5844.08	6314.64	6235.67	6150.59
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	52.01%	50.43%	48.66%	54.70%	52.95%	51.21%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	50.37%			52.95%		

							अनुबंध - II (र)	
कोलकाता गोदी प्रणाली								
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण								
							₹	रु0 लाखों में
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	
I	प्रचालन आय							
	– लिक्विड बल्क, पीओएल तथा क्रूड सहित	976.97	1026.80	1064.18	976.97	1026.80	1064.18	

	- कंटेनर आय	18467.99	19204.53	19941.43	18467.99	19204.53	19941.43
	- सामान्य कार्गो	2752.35	2865.36	2930.01	2752.35	2865.36	2930.01
	- अन्य आय	613.28	632.81	650.29	613.28	632.81	650.29
	कुल	22810.59	23729.50	24585.91	22810.59	23729.50	24585.91
II	प्रचालन व्यय						
	- वेतन और मजदूरी	7617.77	8151.05	8721.49	6709.01	7178.64	7681.14
	- बिजली	645.70	739.37	790.95	690.85	739.20	790.95
	- ईंधन	86.04	92.05	98.50	88.60	94.80	101.43
	- मरम्मत और अनुरक्षण	2025.51	2167.31	2319.06	2025.53	2167.32	2319.03
	- अन्य	5212.59	5529.38	5916.29	5164.94	5526.49	5913.34
	कुल (i से ix)	15587.61	16679.16	17846.29	14678.92	15706.45	16805.90
III	मूल्यहास	500.98	497.17	492.04	500.98	497.17	492.04
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की आर्बाटित हिस्सेदारी	9077.70	9713.45	10389.19	8568.15	9167.92	9809.68
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-2355.70	-3160.28	-4141.61	-937.47	-1642.04	-2521.71
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	577.82	435.72	443.64	577.82	435.72	443.64
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	5920.03	6252.94	6563.78	5287.61	5614.89	5917.17
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-5342.21	-5817.22	-6120.14	-4709.79	-5179.17	-5473.53
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-7697.91	-8977.50	-10261.75	-5647.25	-6821.21	-7995.24
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	8488.05	8912.88	9202.84	8635.37	9075.06	9379.55
	- कारोबार परिसंपत्तियां	7893.89	8288.97	8558.65	7771.83	8167.55	8441.60
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	594.16	623.91	644.19	604.48	635.25	656.57
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	259.06	272.25	281.39
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	1300.75	1365.85	1410.29	982.97	1033.02	1067.68
	- कारोबार परिसंपत्तियां	1263.02	1326.24	1369.38	932.62	980.11	1012.99
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	37.73	39.62	40.91	50.35	52.92	54.69
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरखोसीई	1300.75	1365.85	1410.29	982.97	1033.02	1067.68
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-8998.66	-10343.35	-11672.04	-6630.23	-7854.23	-9062.92
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-39.45%	-43.59%	-47.47%	-29.07%	-33.10%	-36.86%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-43.50%			-33.01%		

कोलकाता गोदी प्रणाली				अनुबंध - II (द)			
पत्तन तथा गोदी गतिविधि के लिए लागत विवरण							
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा स्था दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा स्था संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	- पत्तन देयताएं	1686.10	1746.66	1800.84	1683.64	1820.63	1877.40
	- बर्ध कियाया और मूरिंग कियाया	1140.35	1181.30	1217.95	1339.63	1446.33	1493.88
	- शुष्क गोदीकरण	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00
	- पाइलटेंज तथा टोवेज	3989.86	4133.70	4262.19	4022.14	4326.26	4459.56
	- अन्य	238.46	249.60	260.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	7729.77	7986.26	8215.98	7720.41	8268.22	8505.84
II	प्रचालन व्यय						
	- वेतन और मजदूरी	9215.32	9860.41	10550.66	7325.34	7838.12	8386.79
	- बिजली	266.76	314.12	336.17	280.51	300.15	321.16
	- ईंधन	601.51	643.59	688.61	518.69	555.00	593.85
	- मरम्मत और अनुरक्षण	773.06	827.20	885.12	829.25	887.30	949.41
	- अन्य	1047.61	1099.58	1183.90	893.93	956.51	1023.46
	कुल	11904.26	12744.90	13644.46	9847.73	10537.07	11274.67

III	मूल्यहास	825.60	881.47	861.60	825.60	881.47	861.60
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचय की आबंटित हिस्सेदारी	5469.50	5852.33	6258.39	4454.38	4766.18	5099.82
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	-10469.59	-11492.44	-12548.47	-7407.29	-7916.50	-8730.24
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	195.80	146.65	148.22	195.80	146.65	148.22
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	7397.85	7813.02	8200.79	6607.55	7015.78	7392.92
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) – (VII)	-7202.05	-7666.37	-8052.57	-6411.75	-6869.13	-7244.70
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-17671.64	-19158.81	-20601.04	-13819.05	-14785.63	-15974.94
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	14634.67	14818.20	14826.75	14888.67	15087.83	15111.46
	– कारोबार परिसंपत्तियाँ	13610.23	13780.93	13788.87	13399.80	13579.04	13600.31
	– कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	1024.44	1037.27	1037.88	1042.21	1056.15	1057.80
	– सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	446.66	452.63	453.34
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2242.69	2270.82	2272.14	1694.79	1717.46	1720.15
	– कारोबार परिसंपत्तियाँ	2177.64	2204.95	2206.23	1607.98	1629.49	1632.04
	– कारोबार संबंधित परिसंपत्तियाँ	65.05	65.87	65.91	86.82	87.98	88.11
	– सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2242.69	2270.82	2272.14	1694.79	1717.46	1720.15
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) – (XIII)	-19914.33	-21429.63	-22873.18	-15513.84	-16503.09	-17695.09
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-257.63%	-268.33%	-278.40%	-200.95%	-199.60%	-208.03%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-268.12%			-202.86%		

						अनुबंध - II (द)		
कोलकाता गोदी प्रणाली								
रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण								
					₹			₹0 लाखों में
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	
I	प्रचालन आय							
	(i) होलेज	393.77	433.15	476.47	393.77	433.15	476.47	
	(ii) टर्मिनल प्रभार	286.51	315.61	346.68	286.51	315.61	346.68	
	(iii) अन्य	944.28	1038.71	1142.58	944.28	1038.71	1142.58	
	कुल	1624.56	1787.47	1965.73	1624.56	1787.47	1965.73	
II	प्रचालन व्यय							
	– लोकोमोटिव, वैगनों आदि का प्रचालन और अनुरक्षण	608.03	650.58	696.14	563.64	603.10	645.32	
	– स्थायी रास्ता, सिग्नल और इंटरलाकिंग सुविधाओं का अनुरक्षण	117.34	125.56	134.35	101.82	108.95	116.58	
	– स्टेशनों, याडों तथा साइडिंग का प्रचालन और अनुरक्षण	769.65	823.53	881.17	667.56	714.29	764.29	
	– प्रशासन और सामान्य व्यय	216.29	231.43	247.65	212.62	227.50	243.43	
	कुल	1711.31	1831.10	1959.31	1545.65	1653.84	1769.61	
III	मूल्यहास	50.05	53.60	94.18	50.05	53.60	94.18	
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय की आबंटित हिस्सेदारी	645.20	690.34	738.26	629.38	673.44	720.58	
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	-782.00	-787.57	-826.02	-600.52	-593.41	-618.64	
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	41.21	32.82	35.44	41.21	32.82	35.44	
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	855.00	902.99	947.78	763.66	810.85	854.41	
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-813.79	-870.17	-912.34	-722.45	-778.03	-818.97	
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-1595.79	-1657.74	-1738.36	-1322.97	-1371.44	-1437.62	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	1808.35	2208.75	2363.57	1839.74	2248.94	2408.96	
	– कारोबार परिसंपत्तियां	1681.77	2054.14	2198.13	1655.76	2024.05	2168.06	

	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	126.58	154.61	165.44	128.78	157.43	168.63
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	55.19	67.47	72.27
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	277.12	338.48	362.21	209.42	256.00	274.21
	- कारोबार परिसंपत्तियां	269.08	328.66	351.70	198.69	242.89	260.17
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	8.04	9.82	10.51	10.73	13.11	14.05
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	277.12	338.48	362.21	209.42	256.00	274.21
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-1872.91	-1996.22	-2100.57	-1532.39	-1627.44	-1711.83
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	-115.29%	-111.68%	-106.86%	-94.33%	-91.05%	-87.08%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	-111.28%			-90.82%		

अनुबंध - II (ग)							
कोलकाता गोदी प्रणाली							
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण							
		₹			₹0 लाखों में		
क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा तथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा तथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय						
	- भूमि से किराया	6068.91	6159.66	6246.15	6068.91	6159.66	6246.15
	- भवन, सैलॉ तथा गोदामों से किराया	8844.79	8973.10	9099.08	8844.79	8973.10	9099.08
	- अन्य	6086.50	6367.38	6654.77	6086.50	6367.38	6654.77
	कुल	21000.20	21500.14	22000.00	21000.20	21500.14	22000.00
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	- संपदा अनुविक्षण	415.83	444.96	476.08	405.68	434.08	464.46
	- प्रशासन और सामान्य व्यय	1435.69	1536.03	1643.73	1378.45	1474.94	1578.19
	कुल	1851.52	1980.99	2119.81	1784.13	1909.02	2042.65
III	मूल्यहास	14.72	15.12	27.00	14.72	15.12	27.00
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिख्य की आर्बिट्रेट हिस्सेदारी	1799.60	1925.17	2059.89	1703.55	1822.80	1950.39
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	17334.36	17578.86	17793.30	17497.80	17753.21	17979.96
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	531.78	394.38	397.05	531.78	394.38	397.05
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	367.73	388.53	408.07	328.45	348.88	367.87
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	164.05	5.85	-11.02	203.33	45.50	29.18
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	17498.41	17584.71	17782.28	17701.14	17798.70	18009.14
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	852.27	927.50	1014.45	867.06	944.38	1033.93
	- कारोबार परिसंपत्तियां	792.63	862.59	943.44	780.36	849.94	930.54
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	59.64	64.91	71.01	60.69	66.11	72.38
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	26.01	28.33	31.02
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	130.61	142.13	155.45	98.70	107.50	117.69
	- कारोबार परिसंपत्तियां	126.82	138.01	150.94	93.64	101.99	111.66
	- कारोबार संबंधित परिसंपत्तियां	3.79	4.12	4.51	5.06	5.51	6.03
	- सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	130.61	142.13	155.45	98.70	107.50	117.69
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	17367.80	17442.58	17626.83	17602.44	17691.20	17891.45
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV / I % में)	82.70%	81.13%	80.12%	83.82%	82.28%	81.32%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI / I % में)	81.32%			82.48%		

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, 13th May, 2014

No. TAMP/8/2013-KOPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed off the proposal received from the Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of the Authority held on 21 February, 2014. However, considering the time required for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority and considering that the revised Scale of Rates and the revised pension levy are based on the financial / cost position of the KOPT for the years, 2014-15 and 2015-16, this Authority decided to notify only revised Scale of Rates, immediately and accordingly, the Scale of Rates so approved were notified in the Gazette of India on 26 February, 2014 by an Order dated 21 February, 2014 vide Gazette No. 65. Further, it was stated in the said Notification dated 26 February, 2014 that this Authority will notify the Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/8/2013 – KOPT**

The Kolkata Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 21st day of February, 2014)

This case relates to a proposal dated 30 January, 2013 received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The Scale of Rates of KOPT was last revised vide tariff Order no.TAMP/6/2010-KOPT dated 29 November 2010. This Order was notified in the Gazette of India on 15 February, 2011 vide Gazette No.30. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March, 2013.

3.1. As per para 5(i)(a) of the common Order No.TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008, the major port trusts and private terminals have to file their proposals by 30 June of the financial year in which the tariff revision falls due alongwith the actuals upto the previous financial year. The review of the tariff of KOPT approved in November 2010 was to fall due in the financial year 2012-13. The KOPT was, therefore, advised vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc dated 7 May 2012, to file its proposal for review of its tariff by 30 June 2012.

3.2. Based on the request made by the KOPT, it was initially allowed time upto 30 September 2012 and thereafter allowed time till 30 November 2012 to file its proposal.

3.3. Subsequently, the port vide its letter dated 3 December 2012 made a request to allow it time upto 31 March, 2013 to submit its proposal and requested to extend the validity of the existing SOR along with 4% Special Rate for meeting the pension liability, till 30 June, 2013. In view of the stipulations made in the tariff guidelines and the common Order dated 30 September 2008, this Authority advised the KOPT to file its proposal latest by 31 December 2012.

3.4. In response, the KOPT vide its letters dated 27 December 2012 and 3 January, 2013 has stated that it is in the process of completing the exercise for submission of the proposal and that it would submit its proposal by the end of January, 2013.

3.5. In this regard, the Authority advised the KOPT to file its tariff proposal for revision of SOR immediately without any further delay. It was also communicated to the KOPT that the additional surplus, if any, accruing to KOPT

due to operation of the facilities applying the existing Scale of rates beyond 01 April, 2013 will be adjusted fully in the tariff for the future cycle and if any loss is suffered by the KOPT beyond 01 April, 2013, it would not be factored in the tariff for the future tariff cycle.

4.1. In this backdrop, the KOPT vide its letter dated 30 January, 2013 has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates.

4.2. The main points made by the KOPT in its general revision proposal dated 30 January, 2013 are summarized below:

- (i). KOPT has a huge liability towards pension payments. KOPT has created two funds viz. Superannuation fund and Gratuity fund for retirement benefits to pensioners retiring after 31.03.2004. The necessary contributions to the two funds are being made every year depending upon the availability of surplus cash in hand after meeting the revenue and capital expenditure. Payments against the pension liability are being met directly from the respective funds through Life Insurance Corporation of India (LICI) for the pensioners retired after 31.03.2004. The total of actuarial valuation of the Superannuation fund and Gratuity fund as on 01.03.2012 as done by LICI stands at ₹1973.70 crores. The present fund position stands at ₹1141.12 crores. The shortfall of ₹832.58 crores in the said funds is proposed to be met from the internal resources of KOPT generated through revision of its Scale of Rates.
- (ii). For the pensioners who retired prior to 1.04.2004, annuity purchase scheme through LICI has been started from the financial year 2008-09. The actuarial valuation carried out by LICI as on November 2012 for the pensioners who had retired prior to 1.04.2004 and are yet to be covered through purchase of annuity, stands at ₹1693.38 crores. In the current SOR which is valid upto 31.03.2013, the KOPT was allowed to levy a Special rate @ 4% on all cargo and marine charges for purchase of annuity for the pensioners who had retired prior to 01.04.2004. However, the realization from the aforesaid special rate was grossly inadequate for purchasing annuity to cover fresh pensioners other than for those for whom annuity had been purchased earlier. The said requirement has now increased due to the revision in dearness relief as well as value of the annuity to be procured. In view of the above position, it has been proposed to levy a special rate of 10% so that fresh annuity can be purchased.
- (iii). In view of all round inflation coupled with the recession in the market and slow growth rate in traffic, the revenue of KOPT has been adversely affected. Due to this the port is expected to show huge deficit unless a hike in the tariff is allowed to the port. Therefore, an increase is sought to recover to the extent of around 12% ROCE. Further, the KOPT will make an effort to meet the deficit through improvement in performance, reduction in expenditure, increased earning from other areas of activities like Dry docks, Railways., etc.
- (iv). The proposal will be placed before the Board of KOPT in the next Board meeting and thereafter the approval of the Board of Trustees will be forwarded.

4.3. From the cost statements furnished by the KOPT, it is seen that it has proposed:

- (i). an increase of around 0% to 30% for the tariff items forming part of the Cargo related charges.
- (ii). an increase of around 5% to 10% for the tariff items forming part of the Vessel related charges.
- (iii). the following additions to the Gross Block:

(` in Crores)

Particulars	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
Buildings, Sheds, Other structures	11.11	-	-	-
Wharves, Roads, Boundaries	-	-	15.39	7.00
Augmentation/ Upgradation of Railway yard	8.68	7.00	12.00	-

4.4. The KOPT is seen to have received the Revenue share for the Berth no. 4A and 12 given to the BOT operators i.e. International Seaports Haldia Private Limited (ISHPL) and TM International Logistics Limited (TMILL). The details of the Revenue share received by the KOPT and transferred to the Escrow account and the investment made by the KOPT by utilizing the funds from the Escrow account are given below:

(₹ in Crores)

Particulars	Actuals		RE	BE	Estimates	
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
Revenue share received						
- Berth no. 4A	13.77	9.73	15.97	16.24	16.24	16.24
- Berth no. 12	2.66	2.30	1.85	2.24	2.24	2.24
Total	16.43	12.03	17.82	18.49	18.49	18.49
Transferred to Escrow a/c	16.43	12.03	17.82	18.49	18.49	18.49
Investments from Escrow a/c						
- Augmentation/ Upgradation of Railway yard	-	3.60	4.00	5.00	4.00	3.00
-Acquisition of land for Haldia Dock II	16.00	-	-	-	-	-
-Development of infrastructure at HDC	4.00	8.03	6.00	6.8	6.00	7.00

4.5. The financial / cost implications as shown in the consolidated cost statement furnished by KOPT is summarized below along with the traffic projections:

(₹ in Crores)

Particulars	Actuals			Estimates at existing level of tariff			Estimates at proposed level of tariff		
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
Cargo Traffic (in lakh tonnes) including container traffic	47.545	43.248	42.435	46.015	48.155	50.783	46.015	48.155	50.783
Container traffic (in lakh TEUs)	5.26	5.52	6.05	6.49	6.76	7.03	6.49	6.76	7.03
Operating income	1036.32	1264.26	1224.61	1313.06	1409.02	1462.79	1402.30	1516.12	1573.15
Operating Cost	448.06	514.29	548.40	597.72	692.36	737.48	597.72	692.36	737.48
Depreciation	34.91	37.07	37.67	39.08	39.62	40.69	39.08	39.62	40.69
Overheads	208.29	227.85	249.99	257.34	274.06	291.88	257.34	274.06	291.88
Net operating surplus	345.06	485.04	388.53	418.92	402.98	392.74	508.16	510.08	503.11
FMI less FME	-298.04	-282.81	-407.15	-405.24	-426.10	-441.81	-405.24	-426.10	-441.81
Net Surplus	47.02	202.23	-18.62	13.68	-23.12	-49.07	102.91	83.98	61.30
Capital Employed	804.48	834.11	829.92	821.56	810.66	800.03	821.56	810.66	800.03
Return on Capital Employed	123.73	128.48	129.05	127.56	125.86	124.21	127.56	125.86	124.21
Net Surplus / (deficit)	-76.72	73.75	-147.68	-113.88	-148.99	-173.27	-24.65	-41.89	-62.90
Net Surplus / (deficit) as a percentage of operating income	-7.40%	5.83%	-12.06%	-8.67%	-10.57%	-11.85%	1.76%	-2.76%	-4%
Average Deficit	-4.54%			-10.36%			-1.67%		

4.6. Subsequently, the KOPT, on the ground that some errors have been noticed on the Form - 1 submitted by it earlier vide its letter dated 30 January, 2013, has under cover of its letter dated 16 February, 2013 forwarded a revised Form - 1.

4.7. The KOPT under cover of its letter dated 08 March, 2013 has forwarded the Resolution of the meeting of the Board of Trustees of KOPT, where the approval of the Board to the proposal is subject to the port taking action on the suggestions made by some trustees including the Government trustee on the ship breaking charges and dry docking charges.

5.1. Based on the request made by the KOPT and given that it would take some more time for the case to mature for final consideration of this Authority, this Authority vide its Order dated 9 May, 2013 has extended the validity of the Scale of Rates of the KOPT till 30 September, 2013. The levy of 4% special rate was also extended upto 30 September, 2013. The validity of the Scale of Rates was extended subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the KOPT for the period post 1 April, 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

5.2. Thereafter, this Authority vide its Order dated 29 October, 2013 has extended the validity of the Scale of Rates of the KOPT along with special rate of 4%, till 31 December, 2013, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the KOPT for the period post 1 April, 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

5.3. Subsequently, this Authority vide its Order dated 10 January, 2014 has again extended the validity of the Scale of Rates of the KOPT along with special rate of 4%, till 31 March, 2014, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the KOPT for the period post 1 April, 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

6. In accordance with the consultation process prescribed, the KOPT proposal of 30 January, 2013 was forwarded to the BOT operators viz., TM International Logistics Limited (TMILL) and International Seaports Haldia Private Limited (ISHPL) and to the concerned users/ user organisations for their comments. Thereafter, the revised Form – 1 furnished by the KOPT vide its letter dated 16 February, 2013 was also forwarded to the above said parties. Some of the users/ user organisations have furnished their comments. These comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments of the users.

7. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 22 May, 2013 to furnish information/ clarifications on various points. Subsequent to the joint hearing, the KOPT has, furnished its reply on queries raised vide its letter dated 20 August, 2013. Summary of queries raised by us and the response of the KOPT thereon has been brought out at paragraph 9.2. of this Order.

8.1. A joint hearing in this case in reference was held on 07 August, 2013 at the KOPT premises in Kolkata. The KOPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KOPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.2. As agreed at the joint hearing, the KOPT was requested vide our letter dated 16 August, 2013 to clarify/ furnish some information/ clarification. The KOPT vide its letter dated 20 August, 2013 has responded. The summary of queries raised by us and the response of the KOPT thereon is given below:

Sl. no.	Information sought by us	Reply of KOPT
(i).	The KOPT to furnish its reply to the queries raised by us vide our letter of even number dated 22 May, 2013.	[The KOPT vide its letter dated 20 August, 2013 has responded. The summary of queries raised by us and the response of the KOPT thereon has been brought out in the subsequent part of this Order at paragraph no.9.2.]
(ii).	The KOPT to respond to the comments of some of the users viz. Iron Ore Exporters' Association, Bengal Chamber of Commerce & Industry, Tata Steel Limited and Container Corporation of India Limited.	[The KOPT under cover of its letter dated 20 August, 2013 has furnished its comments on the comments of the said users.]
(iii).	At the joint hearing, it was pointed out to the KOPT that the approval of the Board to the proposal is subject to the port taking action on the suggestions made by some trustees including the Government trustee on the ship breaking charges and dry docking charges. In this regard, the KOPT to furnish a note on the action taken by KOPT on the suggestions made by the Trustees.	The KOPT vide its letter dated 14 August, 2013 has stated that the Board of Trustees in their meeting held on 27 May, 2013 have resolved to amend the proposal relating to Ship breaking activity in the scale of rates. The KOPT has also forwarded the copy of resolution in this regard and a revised 'Part – IV – Charges related to Ship Breaking'. From the revised proposal relating to Ship Breaking, it is seen that the KOPT instead of seeking reduction to the existing rates and effecting amendments to the conditionalities governing levy of ship breaking charges in its original proposal of January, 2013, has now proposed to maintain status quo in the conditionalities. The KOPT in its letter dated 14 August, 2013 has also stated that the revenue likely to be generated from the amended proposal is being considered in the Revised Cost Statements. Subsequently, the KOPT, while forwarding the revised cost statements and replies to the queries raised by us vide our letter 22 May, 2013, under cover of its letter dated 20 August, 2013 has stated that necessary revenue against the ship breaking activities has been considered in the revised cost statements and that the costs and revenue against Dry-docking activities have been recast based on the actuals of 2012-13.

8.3. As decided at the joint hearing, the concerned users/ user organisations were also advised to furnish additional comments, if any, on the KOPT proposal. In response, two users viz., ASIC and CONCOR have furnished their comments. A copy each of these comments was forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments of CONCOR only.

9.1. As stated earlier, the KOPT vide its letter dated 20 August, 2013 has responded to the queries raised by us vide our letter dated 22 May, 2013. While responding to our queries, the KOPT has furnished the revised cost statements, considering actuals of 2012-13 and has stated that since the financial position of the revised cost statements reflects a deficit position similar to the earlier one that was originally submitted in January, 2013, the KOPT has stated that it is not

furnishing the revised draft scale of rates and has requested to consider the draft revised scale of rates already submitted in January, 2013.

9.2. The queries raised by us and the reply of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of KOPT
A.	General:	
(i).	In the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the KOPT has proposed increase in some of the tariff items, reduction in some of the tariff items as well as have also maintained status quo in some other tariff items. The proposed percentage of increase, decrease or of maintaining status quo is not seen to be common for a particular activity. In other words, for each sub-activity under the main activity, different percentage of increase/ decrease has been proposed. In this connection, the KOPT to furnish analysis and workings in a manner that the cost position reflected by the Cost statement of each of the main activities and sub-activities can be correlated with the percentage of increase, decrease sought or of maintaining status quo in the proposed draft Scale of Rates of KOPT. In the absence of such analysis and workings, increase/ decrease may have to be ordered, depending on the financial/ cost position, across the board, for each activity/ sub activity.	(The KOPT has furnished the workings.)
(ii).	In the Order of December 2006, the Authority had approved the proposal of KOPT to have common rates for both systems at KOPT viz., Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC), provided the common rate structure does not burden the HDC at the cost KDS. Accordingly, during the general revision of tariff at KOPT in the year 2010, the cost position of both the systems were analysed separately. In the general revision Order of	In view of the advice of TAMP to update the position of 2012-13 on the basis of actual and review of the estimates considering the actual position of 2012-13; the cost statement has been revised. As required by TAMP, the said revised cost statement for the various activities under KDS, HDC and KOPT and that of KDS, HDC and the KOPT as a whole have been furnished.

	<p>KOPT passed in November 2010, it was observed that the HDC cross-subsidises KDS. Therefore, now also, it is felt appropriate to analyse the cost position of both the systems separately. In view of the above, the KOPT to furnish the following cost statements in the prescribed format for:</p> <p>(a). KDS as a whole. (b). HDC as a whole. (c). Various activities under KDS. (d). Various activities under HDC.</p>	
(iii).	<p>As seen from the proposed draft Scale of Rates, the KOPT proposes to continue with the existing arrangement of having a common rate structure for both the HDC and KDS. In this connection, the KOPT to furnish reasons for proposing the continuation of the common rate structure for both the HDC and KDS.</p>	<p>KOPT had already cited several reasons for having a common rate structure for its two arms that is KDS and HDC during the general revision of its Scale of Rates in 2006-07 and 2010-11. In consideration of the said submissions, the Authority had kindly approved a common tariff structure for KOPT as a whole, which is working smoothly and is also accepted by the trade. Those reasons still exists.</p> <p>It may be pertinent to mention that the uniform rates of two arms of Kolkata Port Trust, i.e. KDS and HDC enables each dock system to work as complimentary to each other and thus contributes to the total development of the port and better utilisation of the infrastructure. For this, the KOPT as a corporate policy, has decided to have common rate structure for KDS and HDC. The earlier difference in rate structure between KDS and HDC had created serious imbalances in traffic of two dock system, which not only acted as detriment to the Port finance but also affected quality of services. At the end of the day all liabilities including Tax liability are to be met by KOPT as a whole only.</p> <p>Therefore, the Authority may also now like to consider whether such separate assessment is at all necessary any further.</p>
(iv).	<p>In respect of Sl.No.3 of Form -1, KOPT has stated that its pricing strategy is cost based. KOPT to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.</p>	<p>KOPT has adopted a policy of progressively equipping the berths. In terms of the said policy, Mobile Harbour Cranes are already working at Berth No-4B of HDC and Berth No-4 & 8 NSD of KDS. The productivity of the said berths has increased substantially due to the said mechanisation. To improve productivity of the mechanical Coal berth at HDC, KOPT has already placed an order for supply and commissioning of a Stacker cum Reclaimer at a considerable cost. The same is expected to be commissioned in the year, 2014-15 and this in turn is expected to improve the productivity of the thermal coal mechanical berth considerably. Further schemes of equipping are being taken up for other berths of HDC and KDS also.</p> <p>Productivity linked tariff has already been proposed for handling of dry bulk/break bulk cargo with Mobile Harbour Cranes.</p> <p>Any improvement of productivity has direct implication on the vessel turnaround time which in turn reduces the overall cost to the trade.</p>
(v).	<p>The Cost statement furnished by KOPT reflects an average deficit of around 10% at the existing level of tariff for the years, 2013-14 to 2015-16 for the port as a whole. However, in the statement furnished by KOPT to show</p>	<p>As per existing policy being followed by TAMP, no increase in rate against sub activities which are showing surplus is allowed. In KOPT, the sub activity of 'Liquid Bulk handled through pipelines' and 'Towage & Pilotage' is showing surplus at the existing tariff. Accordingly, no increases in rates of the said sub activities have been proposed. The rates for Mobile Harbour Crane have now been proposed on a normative basis.</p> <p>Besides some special cases, where higher rise in rate has become in-escapable</p>

	<p>the change in the average cost for typical port users as required at Sl. No. 5 of Form – 1, the KOPT has stated that with the proposed increase in the tariff of KOPT, the percentage increase in the bill value to the user will be in the range of 13% to 38% incase of cargo handling charges, in the range of 6% to 9% incase of vessel related charges of foreign vessels and in the range of 8% to 10% incase of vessel related charges of coastal vessels. In this regard, the KOPT to explain the reasons for differential impact on different users as compared to the increase warranted by the deficit position in the cost statement of the port as a whole.</p>	<p>due to either serious deficit in the activity (like mechanical handling of Thermal Coal and Iron Ore), or withdrawal of promotional tariff (like non mechanical handling of Iron Ore) etc; KOPT has proposed an uniform rise in respect of major activities as below:</p> <p>Wharfage on cargo- 20% increase Onboard Charge & Shore Handling Charge- 5% Container Handling Charge-10% Berth Hire & Port Dues- 20%.</p> <p>The above proposal has resulted in slightly higher increase in cargo charge of thermal coal and iron ore as well as handling of cargo by use of mobile harbor crane vis-a-vis increase in case of others, but the same has become inescapable.</p>
(vi).	<p>The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The KOPT at Sl. No. 6 of its Form – 1 has stated that it will be submitting the details relating to the current performance and targeted objectives for productivity enhancement measures. It has, however, not furnished the details so far. The KOPT to furnish the requisite details at the earliest. Such benchmark in the level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.</p>	<p>Productivity linked tariff has already been proposed for handling of dry bulk/ break bulk cargo with Mobile Harbour Cranes.</p> <p>In so far as mechanical coal handling is concerned, productivity linked tariff would be considered after the new stacker cum reclaimer is commissioned and the performance of the plant is examined.</p> <p>In non-mechanical berths such productivity linked tariff cannot be proposed as the productivity is dependent on the condition of the ships gears on which KOPT have little control</p>
(vii).	<p>Since the financial year 2012-13 is already over, the KOPT is requested to furnish its provisional annual accounts for the year 2012-13, if audited annual accounts are not available. The KOPT is also requested to update the estimates for the year 2012-13 with actuals for the corresponding period. The KOPT to also review the estimates for the years, 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13, if required, and submit its revised proposal in the prescribed</p>	<p>The cost statement of 2012-13 has been revised on actual basis and the estimates for the years, 2013-14 to 2015-16 has been reviewed on the basis of actual of 2012-13 as advised. The cost statement of the said projected period has been revised accordingly and the same has been furnished by the KOPT.</p>

	formats for the port as a whole as well as for the HDC and KDS separately.	
(viii).	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by KOPT during the years 2010-11 to 2012-13 to be furnished year wise.	No rebate or discount offered.
(ix).	If the port has authorized any private parties, to render any of the port services listed under the MPT Act, for which the rates would have to be fixed following Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, the KOPT to file a suitable proposal.	Clause 7.2 of the Tariff Guidelines of 2005 refers to the cases where authorization arrangements u/s 42(3) of the MPT Act has been made, other than by way of a BOT concession agreement. No such authorization u/s 42(3) of MPT Act has been made by KOPT.
(B).	<u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u>	
	Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires the Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by KOPT, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
(i).	It may be recalled that during the general revision of KOPT in November 2010, the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 have been relied upon. In the Form – 7, the KOPT has compared the estimates of the years 2010-11 and 2011-12 with the actuals for the said period. As stated earlier, since the financial year 2012-13 is already over, KOPT to update the Form -7 by including the comparison of the actuals with estimates for the year 2012-13 also.	The updated Form 7 has been furnished.
(ii).	The Authority had granted an increase of 15% in the then existing vessels related charges, an increase of 8% in the then existing cargo handling charges, prescribed composite box rates for ICD and non-ICD containers, prescribed charges for	The income reflected in the cost statement for the period 2010-11 to 2012-13 is as per the notified Tariff of the TAMP as no discount has been offered by KOPT. The position is also reflected in updated Form 7.

	handling cargo at berth no 2 and 8 of HDC etc. The KOPT to, therefore, update the estimated income for the years 2010-11 to 2012-13 as reflected in the Cost statement of KOPT, forming part of the Order of November 2010, so as to give effect to the increase in the estimated income considered in the said Order.	
(iii).	<p>The Authority in paragraph no. 16(iii)(g) of its Order of November 2010 had arrived at the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2010 as ₹785.16 lakhs. Further, based on the estimated transfer to Escrow account and the estimated withdrawals from the Escrow account and the estimated interest calculated on the amount in the Escrow account, the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2011 was estimated at ₹1091.93 lakhs. In the Form – 9 now furnished by the KOPT, the closing balance in the Escrow account for the year 2010-11 has been shown as ₹4443.56 lakhs. Considering that the details of the Escrow account in the Order of November 2010, is based on the actual position upto the year 2009-10 and the estimated position for the years 2010-11 to 2012-13, the KOPT to re-cast the Form – 9, by taking into consideration the opening balance of ₹785.16 lakhs for the year 2010-11 as base and then taking into account the actual transfer to Escrow account, actual withdrawals from the Escrow account and the actual interest earned on the amount in the Escrow account for the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>Re-casted Form-9 has been furnished.</p> <p>Further, it may be mentioned that for the years 2010-11 to 2011-12, whose accounts has already been audited by CAG and laid before parliament as well as for 2012-13 which is under audit, KOPT has considered 100% transfer of royalty to Escrow fund as the guidelines stipulates that at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years.</p> <p>However, for the years, 2013-14 onwards KOPT has considered 50% transfer of royalty to Escrow fund as advised by TAMP and the cost statement for those years amended accordingly.</p>

(iv).	<p>The KOPT appears to have excluded some component relating to cost towards River Dredging and Maintenance of river from the Port & Dock Charges as given in the Annual Accounts for the years 2010-11 to 2012-13. However, the quantum of amount not covered by the Government reimbursement and considered in the cost statement is not clear. In this regard, the KOPT to furnish the year-wise details of expenditure incurred towards River Dredging and maintenance of river and the reimbursement sanctioned by the Government for the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>The position of Dredging Subsidy for the years 2010-11 & 2011-12, as has been certified by the Audit for reimbursement, along with the cost of River Dredging and River Maintenance and Channel Dredging leading to Haldia incurred during the years is furnished.</p> <p>So far 2012-13 is concerned the audit certification of reimbursable amount is not yet complete. We have considered the average disallowances made by Audit in earlier years to arrive at the disallowances figure of 2012-13. The cost of River Dredging and River Maintenance Channel Dredging leading to Haldia for 2012-13 is furnished at actual.</p> <p>(The KOPT has furnished a statement showing the expenditure incurred on River dredging and River maintenance for the years 2010-11 to 2012-13. The summarized details of the dredging expenditure based on the statement furnished by KOPT is given below:</p> <p style="text-align: right;">(` in Lakhs)</p> <table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="3">River dredging & Maintenance</th><th colspan="3">Maintenance dredging of Shipping Channel</th><th colspan="3">Total</th></tr><tr><th>Total Expenses</th><th>Certified by audit</th><th>Dis-allowed</th><th>Total Expenses</th><th>Certified by audit</th><th>Dis-allowed</th><th>Total Expenses</th><th>Certified by audit</th><th>Dis-allowed</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>11043.95</td><td>8563.42</td><td>2480.53</td><td>33961.74</td><td>32531.09</td><td>1430.65</td><td>45005.69</td><td>41094.51</td><td>3911.18</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>8824.24</td><td>7377.75</td><td>1446.67</td><td>30275.25</td><td>28350.53</td><td>1828.85</td><td>39099.49</td><td>35728.28</td><td>3275.32</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>9743.37</td><td>7307.54</td><td>2435.84</td><td>32456.90</td><td>29457.07</td><td>2271.98</td><td>42200.27</td><td>36764.61</td><td>4707.82</td></tr></table>	Particulars	River dredging & Maintenance			Maintenance dredging of Shipping Channel			Total			Total Expenses	Certified by audit	Dis-allowed	Total Expenses	Certified by audit	Dis-allowed	Total Expenses	Certified by audit	Dis-allowed	2010-11	11043.95	8563.42	2480.53	33961.74	32531.09	1430.65	45005.69	41094.51	3911.18	2011-12	8824.24	7377.75	1446.67	30275.25	28350.53	1828.85	39099.49	35728.28	3275.32	2012-13	9743.37	7307.54	2435.84	32456.90	29457.07	2271.98	42200.27	36764.61	4707.82
Particulars	River dredging & Maintenance			Maintenance dredging of Shipping Channel			Total																																												
	Total Expenses	Certified by audit	Dis-allowed	Total Expenses	Certified by audit	Dis-allowed	Total Expenses	Certified by audit	Dis-allowed																																										
2010-11	11043.95	8563.42	2480.53	33961.74	32531.09	1430.65	45005.69	41094.51	3911.18																																										
2011-12	8824.24	7377.75	1446.67	30275.25	28350.53	1828.85	39099.49	35728.28	3275.32																																										
2012-13	9743.37	7307.54	2435.84	32456.90	29457.07	2271.98	42200.27	36764.61	4707.82																																										
(v).	<p>The sum of the depreciation figures under each of the heads viz., Cargo handling, Port & Dock, Railways, Estate and Management & administration Overheads as in the Annual Accounts for the years 2010-11 and 2011-12 do not match with the amount of depreciation considered in the Cost statement for the corresponding years. Please explain the reason for the difference in the amount of depreciation and the difference may be reconciled. Since the KOPT would be updating the figures for the year 2012-13 with actuals, the explanation as well as the reconciliation to be furnished for the year 2012-13 also, if the sum of the depreciation figures as in the Annual Accounts for the year 2012-13 does not match with the amount of depreciation considered in the Cost statement for the said year.</p>	<p>The Assets procured out of Escrow Fund has not been included under capital employed indicated in the cost statement, as per the provisions of Tariff Guideline. Accordingly, the depreciation on the same has also been excluded from the operating cost mentioned in the cost statement.</p> <p>But in the audited accounts, the treatment has been made as per the relevant accounting standards. Therefore, the asset procured out of Escrow Fund has been included under the Gross Block and the depreciation on the same has also been charged to the P&L Account.</p> <p>The KOPT has furnished a reconciliation of the depreciation taken in the cost statement with the audited Accounts. The reconciliation statement furnished by KOPT is given below:</p> <p style="text-align: right;">(` in Lakhs)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Depreciation as per Annual Accounts</td><td>3629.08</td><td>3845.28</td><td>3814.16</td></tr><tr><td>Less: Depreciation on Locomotives purchased from Escrow a/c</td><td>138.04</td><td>138.04</td><td>138.04</td></tr><tr><td>Less: Depreciation on covered shed behind B-13 created from Escrow a/c</td><td>-</td><td>-</td><td>13.56</td></tr><tr><td>Less: Depreciation on renewed track sleepers carried from Escrow a/c</td><td>-</td><td>-</td><td>7.06</td></tr><tr><td>Less: Rounding off</td><td>-</td><td>0.02</td><td>0.02</td></tr><tr><td>Depreciation in the Cost statement</td><td>3491.04</td><td>3707.22</td><td>3655.48</td></tr></table> <p>As mentioned earlier, the cost position has already been updated considering actuals of 2012-13.</p>		2010-11	2011-12	2012-13	Depreciation as per Annual Accounts	3629.08	3845.28	3814.16	Less: Depreciation on Locomotives purchased from Escrow a/c	138.04	138.04	138.04	Less: Depreciation on covered shed behind B-13 created from Escrow a/c	-	-	13.56	Less: Depreciation on renewed track sleepers carried from Escrow a/c	-	-	7.06	Less: Rounding off	-	0.02	0.02	Depreciation in the Cost statement	3491.04	3707.22	3655.48																					
	2010-11	2011-12	2012-13																																																
Depreciation as per Annual Accounts	3629.08	3845.28	3814.16																																																
Less: Depreciation on Locomotives purchased from Escrow a/c	138.04	138.04	138.04																																																
Less: Depreciation on covered shed behind B-13 created from Escrow a/c	-	-	13.56																																																
Less: Depreciation on renewed track sleepers carried from Escrow a/c	-	-	7.06																																																
Less: Rounding off	-	0.02	0.02																																																
Depreciation in the Cost statement	3491.04	3707.22	3655.48																																																
(vi).	<p>In its Cost statement, KOPT has considered an amount of ₹20829.26 lakhs and ₹22785.15 lakhs as Management & General Overheads for the years 2010-11 and 2011-12</p>	<p>KOPT has considered the figures appearing in the Annual Accounts itself.</p> <p>It appears that TAMP has not considered the Management and General Overhead shown under the Dredging Sub Activity furnished along with the cost statement.</p>																																																	

	respectively. However, Management & General Overheads as furnished in the Annual Accounts of the respective years less depreciation is seen to be ₹21935.78 lakhs and ₹24023.43 lakhs. The difference in the amount of Management & General Overheads shown in the Cost statement and Annual Accounts may be reconciled. Since the KOPT would be updating the figures for the year 2012-13 with actuals, the reconciliation to be furnished for the year 2012-13 also, if the Management & General Overheads less depreciation as in the Annual Accounts of the year 2012-13 is seen to be different from the amount of Management & General Overheads considered in the Cost statement for the said year.																																																																	
(vii). (a).	KOPT has considered an amount of ₹2204.26 lakhs and ₹4839.53 lakhs as Finance & Miscellaneous Income for the years 2010-11 and 2011-12 respectively, in its Cost statement. The figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Income in the Cost statement do not match with the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Income as shown in the Annual Accounts for the corresponding years. The KOPT to explain the difference and reconcile. Similar information may also be furnished for the year 2012-13 also.	<p>Finance & Misc income like prior period income, interest, penalties on contracts have been excluded in the cost statement as per the Tariff Guideline. These incomes are there in the accounts resulting in the stated differences. (As per the details furnished by the KOPT, the Finance & Misc income considered in the Cost statement comprises of profit on disposal of capital goods, sale of unserviceable/ unclaimed goods, recovery of overheads and sundry receipts. The KOPT has also furnished the nature of the income captured under the head ‘sundry Receipts’.)</p> <p>The KOPT has furnished a reconciliation statement of Finance Miscellaneous Income.</p> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of KDS is summarized below:</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>F & M Income as per Annual Accounts</td><td>3742.76</td><td>8146.01</td><td>8538.18</td></tr><tr><td>Less: Interest on Investments</td><td>882.42</td><td>2155.63</td><td>1640.57</td></tr><tr><td>Less: Income relating to previous year</td><td>986.55</td><td>3621.55</td><td>5185.65</td></tr><tr><td>Less: Adjustment of excess provision for purchase of Annuity</td><td>500.00</td><td></td><td>-</td></tr><tr><td>Less: Arrear of Dredging subsidy Receivable</td><td>-</td><td>236.76</td><td>-</td></tr><tr><td>Amount shown in Cost statement</td><td>1373.79</td><td>2132.07</td><td>1711.96</td></tr></table> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of HDC is summarized below:</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>F & M Income as per Annual Accounts</td><td>7462.11</td><td>6308.10</td><td>7457.96</td></tr><tr><td>Less: Interest on Investments</td><td>1953.78</td><td>2987.33</td><td>1635.90</td></tr><tr><td>Less: Interest on Motor car loan</td><td>10.55</td><td>9.57</td><td>10.70</td></tr><tr><td>Less: Income relating to previous year</td><td>2862.77</td><td>139.92</td><td>139.92</td></tr><tr><td>Less: Income on penalties on contract</td><td>304.54</td><td>345.45</td><td>90.13</td></tr><tr><td>Less: Adjustment of excess provision for purchase of Annuity</td><td>1500.00</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Less: Arrear of Dredging subsidy Receivable</td><td>-</td><td>118.38</td><td>-</td></tr><tr><td>Amount shown in Cost statement</td><td>830.47</td><td>2707.45</td><td>5581.26</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	F & M Income as per Annual Accounts	3742.76	8146.01	8538.18	Less: Interest on Investments	882.42	2155.63	1640.57	Less: Income relating to previous year	986.55	3621.55	5185.65	Less: Adjustment of excess provision for purchase of Annuity	500.00		-	Less: Arrear of Dredging subsidy Receivable	-	236.76	-	Amount shown in Cost statement	1373.79	2132.07	1711.96		2010-11	2011-12	2012-13	F & M Income as per Annual Accounts	7462.11	6308.10	7457.96	Less: Interest on Investments	1953.78	2987.33	1635.90	Less: Interest on Motor car loan	10.55	9.57	10.70	Less: Income relating to previous year	2862.77	139.92	139.92	Less: Income on penalties on contract	304.54	345.45	90.13	Less: Adjustment of excess provision for purchase of Annuity	1500.00	-	-	Less: Arrear of Dredging subsidy Receivable	-	118.38	-	Amount shown in Cost statement	830.47	2707.45	5581.26
	2010-11	2011-12	2012-13																																																															
F & M Income as per Annual Accounts	3742.76	8146.01	8538.18																																																															
Less: Interest on Investments	882.42	2155.63	1640.57																																																															
Less: Income relating to previous year	986.55	3621.55	5185.65																																																															
Less: Adjustment of excess provision for purchase of Annuity	500.00		-																																																															
Less: Arrear of Dredging subsidy Receivable	-	236.76	-																																																															
Amount shown in Cost statement	1373.79	2132.07	1711.96																																																															
	2010-11	2011-12	2012-13																																																															
F & M Income as per Annual Accounts	7462.11	6308.10	7457.96																																																															
Less: Interest on Investments	1953.78	2987.33	1635.90																																																															
Less: Interest on Motor car loan	10.55	9.57	10.70																																																															
Less: Income relating to previous year	2862.77	139.92	139.92																																																															
Less: Income on penalties on contract	304.54	345.45	90.13																																																															
Less: Adjustment of excess provision for purchase of Annuity	1500.00	-	-																																																															
Less: Arrear of Dredging subsidy Receivable	-	118.38	-																																																															
Amount shown in Cost statement	830.47	2707.45	5581.26																																																															

(b).	Also, the KOPT appears to have not considered some portion of the Sundry receipts (forming part of the Annual Accounts) in the Cost statement. The reason for excluding the said income from the Cost statement may be explained. The above requisite details/ information to be also furnished for the year 2012-13.	<p>The difference has arisen primarily due to exclusion of certain incomes like penalties on contract in the cost statement as well as difference in the manner of reporting prescribed in the Cost statement with that of accounts, as can be seen from the Reconciliation Statement.</p> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of KDS is summarized below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in Lakhs)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Sundry Receipts as per Cost statement</td><td>206.72</td><td>1326.34</td><td>165.71</td></tr><tr><td>Less: Interest on Estate Rentals captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Less: LPSC on electricity captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Less: Recovery of Overheads</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Amount shown in Annual Accounts</td><td>206.72</td><td>1326.34</td><td>165.71</td></tr></table> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of HDC is summarized below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in Lakhs)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Sundry Receipts as per Cost statement</td><td>390.53</td><td>2240.57</td><td>4995.39</td></tr><tr><td>Less: Interest on Estate Rentals captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts</td><td>277.38</td><td>472.69</td><td>2405.25</td></tr><tr><td>Less: LPSC on electricity captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts</td><td>2.29</td><td>4.26</td><td>7.00</td></tr><tr><td>Less: Recovery of Overheads</td><td>-</td><td>-</td><td>1.14</td></tr><tr><td>Add: Penalties on Contract</td><td>304.54</td><td>345.45</td><td>90.13</td></tr><tr><td>Amount shown in Annual Accounts</td><td>415.41</td><td>2108.97</td><td>2672.13</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	Sundry Receipts as per Cost statement	206.72	1326.34	165.71	Less: Interest on Estate Rentals captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	-	-	-	Less: LPSC on electricity captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	-	-	-	Less: Recovery of Overheads	-	-	-	Amount shown in Annual Accounts	206.72	1326.34	165.71		2010-11	2011-12	2012-13	Sundry Receipts as per Cost statement	390.53	2240.57	4995.39	Less: Interest on Estate Rentals captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	277.38	472.69	2405.25	Less: LPSC on electricity captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	2.29	4.26	7.00	Less: Recovery of Overheads	-	-	1.14	Add: Penalties on Contract	304.54	345.45	90.13	Amount shown in Annual Accounts	415.41	2108.97	2672.13
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
Sundry Receipts as per Cost statement	206.72	1326.34	165.71																																																			
Less: Interest on Estate Rentals captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	-	-	-																																																			
Less: LPSC on electricity captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	-	-	-																																																			
Less: Recovery of Overheads	-	-	-																																																			
Amount shown in Annual Accounts	206.72	1326.34	165.71																																																			
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
Sundry Receipts as per Cost statement	390.53	2240.57	4995.39																																																			
Less: Interest on Estate Rentals captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	277.38	472.69	2405.25																																																			
Less: LPSC on electricity captured under 'Interest on FD, cash balance etc.' in Accounts	2.29	4.26	7.00																																																			
Less: Recovery of Overheads	-	-	1.14																																																			
Add: Penalties on Contract	304.54	345.45	90.13																																																			
Amount shown in Annual Accounts	415.41	2108.97	2672.13																																																			
(c).	The list of items forming part of the sundry receipts along with the values may be furnished year wise for the years 2010-11 to 2012-13.	The KOPT has furnished the details of the Sundry Receipts for the years 2011 to 2012-13.																																																				
(viii). (a).	In its Cost statement, KOPT has considered an amount of ₹32008.65 lakhs and ₹33120.87 lakhs as Finance & Miscellaneous Expenditure for the years 2010-11 and 2011-12 respectively. The figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenditure in the Cost statement for the years 2010-11 and 2011-12 do not match with the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenditure in the Annual Accounts for the corresponding period. The KOPT to explain the difference and furnish the reconciliation in this regard.	<p>(As per the details furnished by the KOPT, the Finance & Misc expenses considered in the Cost statement comprises of Retirement benefits, Purchase of Annuity, Contribution to Superannuation Fund, Contribution to Gratuity fund, Arrear of salary & wages, other expenditure). The KOPT has furnished a reconciliation statement for the finance & miscellaneous expenditure.</p> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of KDS is summarized below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in Lakhs)</p> <table><tr><th></th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>F & M Expenses as per Cost statement</td><td>11107.56</td><td>11429.53</td><td>20078.32</td></tr><tr><td>Add: Transaction relating to previous year</td><td>0.34</td><td>0.03</td><td>30.87</td></tr><tr><td>Add: Interest on Government loan</td><td>131.01</td><td>108.33</td><td>112.71</td></tr><tr><td>Add: Share of Dredging subsidy</td><td>2391.89</td><td>1918.75</td><td>2584.77</td></tr><tr><td>Add: Excess provision of Dredging subsidy</td><td>188.52</td><td>3389.99</td><td>-</td></tr><tr><td>Add: Amount invested against 4% special rate</td><td>188.52</td><td>3389.99</td><td>-</td></tr><tr><td>Less: Share allocated to HDC</td><td>-5.26</td><td>-3.88</td><td>-3.94</td></tr><tr><td>Amount shown in Annual Accounts</td><td>13814.06</td><td>17758.00</td><td>22802.73</td></tr></table> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of HDC is summarized below:</p>		2010-11	2011-12	2012-13	F & M Expenses as per Cost statement	11107.56	11429.53	20078.32	Add: Transaction relating to previous year	0.34	0.03	30.87	Add: Interest on Government loan	131.01	108.33	112.71	Add: Share of Dredging subsidy	2391.89	1918.75	2584.77	Add: Excess provision of Dredging subsidy	188.52	3389.99	-	Add: Amount invested against 4% special rate	188.52	3389.99	-	Less: Share allocated to HDC	-5.26	-3.88	-3.94	Amount shown in Annual Accounts	13814.06	17758.00	22802.73																
	2010-11	2011-12	2012-13																																																			
F & M Expenses as per Cost statement	11107.56	11429.53	20078.32																																																			
Add: Transaction relating to previous year	0.34	0.03	30.87																																																			
Add: Interest on Government loan	131.01	108.33	112.71																																																			
Add: Share of Dredging subsidy	2391.89	1918.75	2584.77																																																			
Add: Excess provision of Dredging subsidy	188.52	3389.99	-																																																			
Add: Amount invested against 4% special rate	188.52	3389.99	-																																																			
Less: Share allocated to HDC	-5.26	-3.88	-3.94																																																			
Amount shown in Annual Accounts	13814.06	17758.00	22802.73																																																			

			(C in Lakhs)		
			2010-11	2011-12	2012-13
		F & M Expenses as per Cost statement	20901.09	21691.34	28017.71
		Add: Transaction relating to previous year	288.67	311.27	415.39
		Add: Penal & Other Interest	8.26	0.01	48.22
		Add: Interest on Government loan	95.38	77.85	78.59
		Add: Share transferred from KDS	5.26	3.88	3.94
		Add: Share of Dredging subsidy	1195.94	1012.35	1476.30
		Add: Excess provision of Dredging subsidy	3234.92	3433.83	-
		Add: Amount invested against 4% special rate	-	254.24	-
		Amount shown in Annual Accounts	25729.52	26784.77	30040.15
(b).	Also, the KOPT appears to have not considered some expenditure items forming part of the Finance & Miscellaneous Expenses (in the Annual Accounts) in the Cost statement. The reason for excluding the said items of expenditure from the Cost statement may be explained. The above requisite details/ information may also be furnished for the year 2012-13.	The KOPT has furnished a reconciliation statement for the Finance & Miscellaneous Expenses. (As given above) The exclusions from cost statement have been done as per extant tariff guidelines.			
(c).	The KOPT is also requested to confirm that one-time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation are not included under this head of expenditure in the Cost statement.	KOPT has considered the accrued Pay & Allowances for Class III and IV employees for the year 2012-13 arising out of pending revision of pay w.e.f 01.01.2012, in Finance & Miscellaneous Expenditure. However, for the years, 2013-14 to 2015-16 the same has been included in the operating expenditure. However, in the accounts of 2012-13 arrear pension dues pertaining to pensioners of 80 years and above effective from 01.01.2007 valuing ₹36.54 crore has been provided under FME. The year wise due is as below: 2006-07: ₹ 0.53 crore 2007-08: ₹2.33 crores 2008-09: ₹3.09 crores 2009-10: ₹4.28 crores 2010-11: ₹5.95 crores 2011-12: ₹8.15 crores 2012-13: ₹12.21 crores It is also mentioned that during the earlier revision of SOR, no provision in the cost statement for the above was made/ considered.			
(d).	The KOPT is requested to furnish the breakup for the amount of ₹30472.88 lakhs and ₹31458.28 lakhs, shown as Pension payment/ contribution under the head 'Finance & Miscellaneous Expenses' in the Cost statement for the years 2010-11 and 2011-12. It may be established with workings that the above said figures are in line with Note 6 of Form – 3A.	The Details of the Retirement benefits for the years 2010-11 to 2012-13 in respect of KDS and HDC is given below: For KDS: (₹ in Lakhs)			
			2010-11	2011-12	2012-13
		Death cum Retirement benefits	1.91	0.34	8.68
		Other retirement benefits	72.10	53.16	49.67
		Ex-gratia pension	0.36	5.85	2.92
		Commutation of pension	0.85	0.00	12.68
		Trustees contribution to members CPF	8.80	7.51	12.89
		Trustees contribution to members PF	0.64	0.57	0.42
		Pension	19737.17	20787.12	21345.64
		Provision for pension	0.00	0.00	6094.00
		Provision for purchase of Annuity	2000.00	2000.00	2000.00
		Contribution to Superannuation Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	4250.00	4000.00	4000.00

		<table><tr><td>Contribution to Gratuity Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)</td><td>250.00</td><td>750.00</td><td>800.00</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>26321.83</td><td>27604.55</td><td>34326.90</td></tr><tr><td>Less: Share allocated to HDC</td><td>-13160.92</td><td>-13802.28</td><td>-17163.45</td></tr><tr><td>Add: Share transferred from KDS</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Less Amount invested against 4% Special rate</td><td>0.00</td><td>915.25</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Amount of Retirement benefit charged in the Cost statements</td><td>13160.92</td><td>12887.03</td><td>17163.45</td></tr></table> <p>For HDC:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in Lakhs)</p> <table><tr><td></td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Death cum Retirement benefits</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Other retirement benefits</td><td>23.63</td><td>22.63</td><td>31.64</td></tr><tr><td>Ex-gratia pension</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Commutation of pension</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Trustees contribution to members CPF</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Trustees contribution to members PF</td><td>4.71</td><td>3.05</td><td>5.58</td></tr><tr><td>Pension</td><td>1210.54</td><td>1178.65</td><td>1290.88</td></tr><tr><td>Provision for pension</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>223.23</td></tr><tr><td>Provision for purchase of Annuity</td><td>2000.00</td><td>2000.00</td><td>2000.00</td></tr><tr><td>Contribution to Superannuation Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)</td><td>4250.00</td><td>4000.00</td><td>4000.00</td></tr><tr><td>Contribution to Gratuity Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)</td><td>250.00</td><td>750.00</td><td>800.00</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>7738.88</td><td>7954.33</td><td>8351.33</td></tr><tr><td>Add: Share transferred from KDS</td><td>13160.92</td><td>13802.28</td><td>17163.45</td></tr><tr><td>Less Amount invested against 4% Special rate</td><td>0.00</td><td>254.25</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Amount of Retirement benefit charged in the Cost statements</td><td>20899.80</td><td>21502.36</td><td>25514.78</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Total (KDS + HDC)</td><td>34060.72</td><td>34389.39</td><td>42678.23</td></tr></table>	Contribution to Gratuity Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	250.00	750.00	800.00	TOTAL	26321.83	27604.55	34326.90	Less: Share allocated to HDC	-13160.92	-13802.28	-17163.45	Add: Share transferred from KDS	0.00	0.00	0.00	Less Amount invested against 4% Special rate	0.00	915.25	0.00	Amount of Retirement benefit charged in the Cost statements	13160.92	12887.03	17163.45		2010-11	2011-12	2012-13	Death cum Retirement benefits	0.00	0.00	0.00	Other retirement benefits	23.63	22.63	31.64	Ex-gratia pension	0.00	0.00	0.00	Commutation of pension	0.00	0.00	0.00	Trustees contribution to members CPF	0.00	0.00	0.00	Trustees contribution to members PF	4.71	3.05	5.58	Pension	1210.54	1178.65	1290.88	Provision for pension	0.00	0.00	223.23	Provision for purchase of Annuity	2000.00	2000.00	2000.00	Contribution to Superannuation Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	4250.00	4000.00	4000.00	Contribution to Gratuity Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	250.00	750.00	800.00	TOTAL	7738.88	7954.33	8351.33	Add: Share transferred from KDS	13160.92	13802.28	17163.45	Less Amount invested against 4% Special rate	0.00	254.25	0.00	Amount of Retirement benefit charged in the Cost statements	20899.80	21502.36	25514.78					Total (KDS + HDC)	34060.72	34389.39	42678.23
Contribution to Gratuity Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	250.00	750.00	800.00																																																																																															
TOTAL	26321.83	27604.55	34326.90																																																																																															
Less: Share allocated to HDC	-13160.92	-13802.28	-17163.45																																																																																															
Add: Share transferred from KDS	0.00	0.00	0.00																																																																																															
Less Amount invested against 4% Special rate	0.00	915.25	0.00																																																																																															
Amount of Retirement benefit charged in the Cost statements	13160.92	12887.03	17163.45																																																																																															
	2010-11	2011-12	2012-13																																																																																															
Death cum Retirement benefits	0.00	0.00	0.00																																																																																															
Other retirement benefits	23.63	22.63	31.64																																																																																															
Ex-gratia pension	0.00	0.00	0.00																																																																																															
Commutation of pension	0.00	0.00	0.00																																																																																															
Trustees contribution to members CPF	0.00	0.00	0.00																																																																																															
Trustees contribution to members PF	4.71	3.05	5.58																																																																																															
Pension	1210.54	1178.65	1290.88																																																																																															
Provision for pension	0.00	0.00	223.23																																																																																															
Provision for purchase of Annuity	2000.00	2000.00	2000.00																																																																																															
Contribution to Superannuation Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	4250.00	4000.00	4000.00																																																																																															
Contribution to Gratuity Fund maintained by LIC (for employees retired on or after 01.04.2004)	250.00	750.00	800.00																																																																																															
TOTAL	7738.88	7954.33	8351.33																																																																																															
Add: Share transferred from KDS	13160.92	13802.28	17163.45																																																																																															
Less Amount invested against 4% Special rate	0.00	254.25	0.00																																																																																															
Amount of Retirement benefit charged in the Cost statements	20899.80	21502.36	25514.78																																																																																															
Total (KDS + HDC)	34060.72	34389.39	42678.23																																																																																															
(ix).	The closing balance of the Gross Block of Fixed Assets as on 31 March 2012 as given in the Annual Accounts of the year 2011-12 does not match with the Opening Gross Block as on 1 April 2012 as furnished in the Form – 4A for the year 2012-13. Please reconcile the difference.	In the cost statement now being furnished, there is no such difference.																																																																																																
(x).	As recorded at para 16(iii)(d) of the Order of November 2010, the KOPT had reported about dispute between the port and the BOT operators viz., TM International Logistics Limited (TMILL) and International Seaports Haldia Private Limited (ISHPL), on the quantum of revenue share receivable from the said BOT operators and the matter being referred to arbitration. In this connection, the KOPT to communicate the present status of the arbitration and the outcome of the arbitration proceedings.	<p>So far as the TMILL (Berth No-12) is concerned the arbitration process is still continuing.</p> <p>With regard to ISHPL (Berth No-4A), as the licensee did not pay the bills claiming royalty raised by KOPT, the matter was referred to Arbitration by KOPT but the licensee disputed the said action also. The licensee went to Hon’ble High Court against the referral of the disputes to Arbitration. The Hon’ble Court held that there is no valid Arbitration agreement in the license agreement. Against this order, KOPT has filed a Special Leave to Appeal in the Hon’ble Supreme Court.</p>																																																																																																
(xi).	During the years 2010-11 to 2012-13, the KOPT has transferred/ proposed to transfer 100% of royalty/	Please refer to the clarification given against Sl No-B (iii) above.																																																																																																

	revenue share to the Escrow account. However, since KOPT was advised in the tariff Order of November 2010 vide para no. 16(iii)(f) to transfer 50% of the royalty income to Escrow account, the transfer to the Escrow account may have to be recognized to the extent of 50% only for the years 2010-11 to 2012-13. And the balance 50% of the revenue share has to be treated as the income of the port for the relevant years 2010-11 to 2012-13. Accordingly, the KOPT to make suitable adjustments in its cost statements.	
(xii).	The KOPT was advised vide paragraph no.16(xxxi) of the Order of November 2010 to classify all its assets at KDS as per the stipulation contained in the tariff guidelines of 2005, in the next review of its Scale of Rates. In the absence of the separate cost statements for the KDS, we are not in a position to ascertain this position. In this backdrop, KOPT to confirm that it has undertaken classification of the assets as per the tariff guidelines and furnish the requisite details in the Form – 4A pertaining to KDS, to be submitted by KOPT.	A serious attempt was made to classify the assets in KDS as per tariff guideline but the same could not be completed.
(xiii).	As advised vide paragraph no. 16(xxxiv)(f) of the Order of November 2010, the KOPT to furnish the audited details of the separate account maintained by it with regard to the levy of special rate for pension for the years 2010-11 to 2012-13 .	<p>(The KOPT has furnished a copy of the Certificate from a Chartered Accountant dated 05 August, 2013, in which the Chartered Accountant has, interalia, certified the following:</p> <p>(a). Revenue generated from the 4% special rate is ₹686679831/- during 2010-11 to 2012-13. The breakup is as follows: For the period 17.03.2011 to 31.03.2011– ₹ 1,20,70,900/- For 2011-12 - ₹ 34,67,77,420/- For 2012-13 - ₹ 32,78,31,511/- Total: - ₹ 68,66,79,831/-</p> <p>(b). The KOPT has purchased Annuity of ₹1126270394/- for pensioners who had retired before 01.04.2004. the breakup is as follows: For 2010-11 - ₹ 43,03,42,092/- For 2011-12 - ₹ 45,16,45,107/- For 2012-13 - ₹ 24,42,83,195/- Total: - ₹112,62,70,394/-</p>
(xiv).	The KOPT was advised vide paragraph no.16(Lvi)(e) of the Order of November 2010 to propose rebates based on	Presently no contract for shore services of cargo is in place with breakup of each component of the service. Accordingly, it is difficult to propose such component wise rebate.

	cost of not rendering the respective services at the time of next review of tariff. However, in the proposed draft Scale of Rates, the KOPT appears to have proposed to continue with the existing rebate structure. The KOPT to, therefore, align its proposed rebate structure with the cost of not rendering the respective service.																			
(C).	Financial/ Cost Statement:																			
(1).	Capacity:																			
	The KOPT to furnish workings to arrive at the designed capacity of the port for the years, 2013-14 to 2015-16. The KOPT to also assess and furnish along with workings, the capacity of the KDS and HDC as well as major facilities separately for the years, 2013-14 to 2015-16 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.	<div>Existing cargo handling capacities of KDS and KOPT as on 31.3.2013 are given below:</div> <table><tr><td></td><td>Capacity as on 31.3.2013 (In Million Tonnes)</td></tr><tr><td>KDS</td><td>21.65</td></tr><tr><td>HDC</td><td>46.75</td></tr><tr><td>Total for KOPT</td><td>68.40</td></tr></table> <div>The working sheets for arriving at the capacities of KDS and HDC, which were sent to the Ministry of Shipping, vide this office letter no. Plg/205/Capacity/1/7642 dated 16.5.2013 have been furnished. Copy of Ministry's letter no. DW/DTO - 02/2009 dated 21st/22nd May, 2013 in this regard communicating 'Capacity of Major Ports as on 31.3.2013' (including the capacities of KDS and HDC as on 31.3.2013, as given in the above table) are also furnished.</div> <div>So far as, 2013-14 to 2015-16 is concerned the capacity as per Govt guidelines can be calculated only on the basis of the productivity of the preceding year. In the cost statement a moderate progressive increase in capacity for the years have been considered.</div>		Capacity as on 31.3.2013 (In Million Tonnes)	KDS	21.65	HDC	46.75	Total for KOPT	68.40										
	Capacity as on 31.3.2013 (In Million Tonnes)																			
KDS	21.65																			
HDC	46.75																			
Total for KOPT	68.40																			
(2).	Traffic:																			
	With reference to estimation of traffic, please clarify/ furnish the following:-																			
(i).	Clause 2.5.1. of tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current / expected growth. The KOPT may, therefore, furnish commodity-wise projections made in the MOU for the year 2013-14. The KOPT may confirm whether the traffic projections for the years 2013-14 to 2015-16 is as per the projections contained in the Business Plan of the Port for the corresponding years. If not, then the reasons for the variation may be furnished. The basis of estimation of traffic for the years 2013-14 to 2015-16 to be also	<div>It has been indicated by the Ministry of Shipping vide D.O. letter no. CON/VKS1/2013 dated 10.6.2013 from Joint Secretary (Ports), MoS, addressed to Chairman, KOPT that the MOU system for major ports has been done away with from the financial year, 2013-14 and the objectives and targets of the ports for, 2013-14 have been incorporated in the Results Framework Document (RFD) of the respective port. The annual targets for Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port for, 2013-14, as finalised by the Ministry, which have also been incorporated in the final RFD (2013-14) for KOPT is given below along with the commodity-wise breakup:-</div> <div>Commodity-wise Traffic Targets for Kolkata Port for the year 2013-2014 (In 000' tonnes)</div> <table><tr><th>Commodity</th><th>Targets for 2013-14</th></tr><tr><td colspan="2">A. Kolkata Dock System</td></tr><tr><td>POL</td><td>775</td></tr><tr><td>Fertiliser</td><td>20</td></tr><tr><td>FRM</td><td>60</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>200</td></tr><tr><td>Thermal Coal</td><td>0</td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>10</td></tr><tr><td>Container</td><td>8280</td></tr></table>	Commodity	Targets for 2013-14	A. Kolkata Dock System		POL	775	Fertiliser	20	FRM	60	Iron Ore	200	Thermal Coal	0	Coking Coal	10	Container	8280
Commodity	Targets for 2013-14																			
A. Kolkata Dock System																				
POL	775																			
Fertiliser	20																			
FRM	60																			
Iron Ore	200																			
Thermal Coal	0																			
Coking Coal	10																			
Container	8280																			

	explained.	<table><tr><td>(TEUs in ‘000 no.)</td><td>(500)</td></tr><tr><td>Other Cargo</td><td>4665</td></tr><tr><td>Total for KDS</td><td>14010</td></tr></table> B. Haldia Dock System <table><tr><td>POL</td><td>7950</td></tr><tr><td>Fertiliser</td><td>140</td></tr><tr><td>FRM</td><td>270</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>1200</td></tr><tr><td>Thermal Coal</td><td>2000</td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>5700</td></tr><tr><td>Container (TEUs in ‘000 no.)</td><td>2885 (149)</td></tr><tr><td>Other Cargo</td><td>11860</td></tr><tr><td>Total for HDC</td><td>32005</td></tr><tr><td>Total for KOPT</td><td>46015</td></tr></table> <p>The traffic projection for the year, 2013-14 to 2015-16 have been made on the basis of recent trend of cargo traffic (including actual of 2012-13) at major ports vis-à-vis Kolkata Port Trust, market information, government policies, global trend etc. These projections are on the lower side as compared to the projections given in the business plan which was drawn up long back in the year 2006.</p>	(TEUs in ‘000 no.)	(500)	Other Cargo	4665	Total for KDS	14010	POL	7950	Fertiliser	140	FRM	270	Iron Ore	1200	Thermal Coal	2000	Coking Coal	5700	Container (TEUs in ‘000 no.)	2885 (149)	Other Cargo	11860	Total for HDC	32005	Total for KOPT	46015
(TEUs in ‘000 no.)	(500)																											
Other Cargo	4665																											
Total for KDS	14010																											
POL	7950																											
Fertiliser	140																											
FRM	270																											
Iron Ore	1200																											
Thermal Coal	2000																											
Coking Coal	5700																											
Container (TEUs in ‘000 no.)	2885 (149)																											
Other Cargo	11860																											
Total for HDC	32005																											
Total for KOPT	46015																											
(ii).	Please explain the reasons for the drop of around 9% in the overall total cargo traffic in the year 2011-12 as compared to the year 2010-11.	<p>Major reasons for shortfall in Cargo Traffic at Kolkata Port in 2011-2012 as compared to 2010-2011 are given below:</p> <p>Major commodities which had suffered decline in 2011-12 vis-à-vis 2010-11 are POL(Crude), POL(Product), Coking Coal, Iron Ore, Fertiliser and FRM. The decline of POL(Crude) was essentially owing to increased movement of the same through Paradip - Haldia Crude pipeline while the shortfall in POL(Product) can be attributed to the fall in coastal imports with local refineries of Barauni, Haldia largely catering to the requirements of eastern sector. Recession in business environment/ slowdown in growth/ production in Steel industry and escalation in prices in international market of finished steel resulted in less imports of Coking Coal. Changes in Govt. policy like increase in export duty for Iron Ore, clamp down of illegal mining and restriction in movement of cargo by road into the port and increased movement of Iron Ore through rail had led to a substantial shortfall in iron ore exports. Incidentally, the traffic positions across Indian major ports have also shown a fall of 1.74% during the year 2011-12 vis-à-vis 2010-11.</p>																										
(iii).	The reason for estimating a decrease in the traffic of Liquid Bulk including POL and Crude during the years 2013-14 to 2015-16 as compared to the actuals during the year 2010-11 to be explained.	Considering the declining trend of traffic for POL (Crude) and POL (Product) in the recent years for the reasons mentioned above under item-(ii), projections for these commodities have been envisaged to decrease as compared to the year 2010-11. In fact, there has been a sharp fall of 75% in POL (Crude) and decrease of 3% in POL (Product) traffic handled at KOPT in 2012-13 vis-a-vis 2011-12.																										
(iv).	The reason for estimating a sharp decline in the traffic of Iron Ore during the years 2013-14 to 2015-16 as compared to the actuals during the year 2010-11 to be explained.	<p>Iron Ore traffic decreased drastically during the last few years as is evident from the table below, primarily due to the reasons mentioned above under item-(ii). While drawing up projections for the years from, 2013-14 to 2015-16 it has been envisaged that the trend will continue in the future also. Thus traffic at KDS has been envisaged to grow at a lower rate and that at HDC to remain static.</p> <table><tr><td></td><td colspan="3">Iron Ore Traffic (In ‘000 Tonnes)</td><td colspan="2">% Decrease</td></tr><tr><td></td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td><td>2011-12 over</td><td>2012-13 over</td></tr></table>		Iron Ore Traffic (In ‘000 Tonnes)			% Decrease			2010-11	2011-12	2012-13	2011-12 over	2012-13 over														
	Iron Ore Traffic (In ‘000 Tonnes)			% Decrease																								
	2010-11	2011-12	2012-13	2011-12 over	2012-13 over																							

					2010-11	2011-12									
		KDS	827	450	158	-45.59%	-64.89%								
		HDC	5952	3943	1715	-33.75%	-56.51%								
		KOPT	6779	4393	1873	-35.20%	-57.36%								
(v).	The reason for projecting around 23% reduction in the traffic of coal during the year 2014-15 as compared to the estimated coal traffic for the year 2013-14 to be explained.	From the table given under item-(i) it will be evident that projections for Coal traffic for, 2014-15 (KDS - 0.02 MT, HDC – 12.235 MT) are higher than the traffic projected for, 2013-14 (KDS - 0.01 MT, HDC – 11.60 MT).													
(vi).	Please list out the items handled/ proposed to handled under the head of ‘General Cargo’.	The item ‘General Cargo’ primarily comprises of the following commodities : Chemicals, Resin, Metal & Metal Products, Scrap, Industrial Raw Materials, Electrical/Electronic Goods, Iron & Steel Products, Machinery & Spares, Paper & Paper Products, Cereals, Spices, Peas, Food & Food Stuff, Silk & its products, Cotton & its Products/ Textile Goods, Garments, Spun Yarn, Polythene Granules/ Polythene/Plastic/PVC Products, P.T. Acid, Bitumen, Coal Tar Pitch, Cement Clinker, Betel Nuts, Rubber & Rubber Products, Synthetic Yarn/Rag, Asbestos, Refractory & Raw Materials, Wool & Woollen Products, Wax, Soda Ash, Tea, Jute & Jute Products, Mica, Shellac, Cast Iron Goods, Leather & Leather Goods, Carpet, Pig Iron, Ferro Chrome, Silicon/Silicon Manganese, Fire Bricks, Carbon Black, Battery, Insulator, Resin/Pet Resin, Shrimps, Bamboo, Copra, Mud, Tubes, Straw, Earthenware, Handicrafts, Magnesite, Maize, Personal Effects and Household Goods, Plywood, Rice Bran/ Rice Husk, Sand, Silicon, Tallow, Tobacco & its products, Wine & Beverages, General Merchandise, etc.													
(vii).	The reason for estimating almost NIL or negligible ‘60000 GRT & above’ Coastal Vessels or Foreign Vessels to be explained.	The Coastal Vessels which are handled at Kolkata Port are mostly smaller in size with GRT much less than 60,000 which has been reflected in the projections also.													
(3).	Operating Income:														
(i).	Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by the Authority requires the major ports to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by KOPT. KOPT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at KOPT's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for each of the activities and sub-activities, for HDC, KDS and Port as a whole.	The computation of income of KDS and HDC has been furnished.													
(ii).	Apart from the general increase in rate proposed, the KOPT has also proposed introduction of some new tariff items/ facilities. The	As desired, revenue for new tariff items considered in the cost statement is furnished below: <div><div>₹ in Lakhs]</div><table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>Hire of Pneumatic Fender</td><td>66.22</td><td>69.62</td><td>73.08</td></tr></table></div>							2013-14	2014-15	2015-16	Hire of Pneumatic Fender	66.22	69.62	73.08
	2013-14	2014-15	2015-16												
Hire of Pneumatic Fender	66.22	69.62	73.08												

	year-wise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings.	<table><tr><td>Hire of Excavators</td><td>17.40</td><td>17.40</td><td>17.40</td></tr></table> <p>In respect of the rate proposed for new item “On board Lashing/ de-lashing of containers, fixing & unfixing of Twist Lock and ancillary documentations” neither any cost nor any revenue has been considered in the cost statement. However, based on the volume of expected traffic (i.e. containers) at berths where providing of the aforesaid service has been envisaged, the Authority may consider expected additional revenue (i.e. net of revenue minus cost) from this new item for the year, 2013-14 to 2015-16 as follows-</p> <table><tr><th>Period</th><th>No. of TEUS expected to be served</th><th>Estimated additional revenue (in crore)</th></tr><tr><td>2013-14</td><td>308000</td><td>1.14</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>324000</td><td>1.20</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>340000</td><td>1.26</td></tr></table>	Hire of Excavators	17.40	17.40	17.40	Period	No. of TEUS expected to be served	Estimated additional revenue (in crore)	2013-14	308000	1.14	2014-15	324000	1.20	2015-16	340000	1.26
Hire of Excavators	17.40	17.40	17.40															
Period	No. of TEUS expected to be served	Estimated additional revenue (in crore)																
2013-14	308000	1.14																
2014-15	324000	1.20																
2015-16	340000	1.26																
(iii).	From the Form – 2B, it appears that the KOPT has considered an exchange rate of ₹55 per US\$ for estimating the income for the years, 2013-14 to 2015-16. In this regard, it may be noted that the exchange rate prevailing at the time of finalisation of the case will be applied for estimation of income for the years, 2013-14 to 2015-16.	Income from dollar denominated tariff has been revised considering the present exchange rate as ₹60/- per U.S \$.																
(iv).	The reason for around 22% reduction in the income from Liquid Bulk including POL and Crude during the year 2011-12 over the year 2010-11 to be explained, when the traffic of Liquid Bulk including POL and Crude during the year 2011-12 over the year 2010-11 has reduced by only around 16%.	Liquid bulk composes of various cargo-mix having different tariff rates. Fall in % of cargo income is not directly proportional to fall in cargo throughput as different cargo under liquid bulk has different rates.																
(v). (a).	There is phenomenal increase in the income from handling of coal by around 75% in the year 2011-12 as compared to the year 2010-11, when the coal traffic has only marginally increased by around 4.5%. Similarly, the KOPT has estimated around 71% reduction in the estimated income from handling of coal during the year 2012-13 as compared to the year 2011-12, when the traffic has reduced by only around 2.70%. KOPT to clarify the position.	<p>The increase is owing to contribution earned from handling of cargo at 2 & 8 at HDC where contract was awarded for comprehensive equipping which included shore operation also.</p> <p>However the contractor engaged for equipping of Berth No-2 & 8 of HDC has first stopped work from September 2012 and later abandoned the contract, resulting in fall in the income. In fact the said two berths remained idle for a considerable period due to non removal of cranes by the erstwhile contractor, resulting in further loss of income.</p>																
(b).	The KOPT has not estimated income from storage of coal for any of the years under consideration. KOPT to clarify.	Coal is allowed to be stored only at the licensed plots for which port gets plot license fee included under Estate income.																

(vi). (a).	The reason for around 21% reduction in the storage income from containers during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11 to be explained, when there has been around 5% increase in the container traffic during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11.	As a policy matter, containers are being removed to off-dock CFS's at KDS. At HDC also due to opening of four CFS's there is a tendency to remove the containers to the CFS's within free time due to lower storage cost at the CFSs. This has resulted in decline in port revenue from storage of containers.
(b).	Though, the estimated container traffic during the years 2012-13 to 2015-16 is seen to be higher as compared to the year 2010-11, the storage income during the years 2012-13 to 2015-16 is seen to be lower when compared with the year 2010-11. KOPT to clarify the position.	The reason behind the same is similar to that explained at 3 (vi)(a) above.
(vii).	Please explain the nature of income captured under the head 'Other Miscellaneous charge' as given at Sl. No. (A)(X) and (B)(7) of Form – 2B. KOPT to furnish workings to arrive at the said income for the years 2012-13 to 2015-16.	<p>The heads of income considered under the head 'Other Miscellaneous charge' under Cargo handling & storage are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a). Licence/ Permit fees (b). Truck terminal fees (c). Amendment fees (d). Escort fees (e). Unallocated charges (f). Dock permits (g). GCB deployment of labour charges (h). Port equipment charges (i). Weighment charges (other than berth no. 2 & 8) (j). Royalty @ Berth no. 4A (k). Royalty @ Berth no. 12 <p>The heads of income considered under the head 'Other Miscellaneous charge' under Port & dock facilities are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a). Tug hire (b). Launch hire (c). Priority charges (d). Charges on boats & flats (e). Shifting charges (f). Hire of shackles, chains & fenders (g). Fresh water charges (h). Diving charges
(viii).	The reason for increase in the income from port dues and pilotage during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11 to be explained, when there has been a fall in the number of vessels visiting the port during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11.	The reason of the increase in income is increase in exchange rate and revision of the Scale of Rates vide notification dated 15.02.2011.
(ix).	When the average time spent by the vessels in the berth is expected to decrease year by year, by considering the year	The reason for the increase is the phenomenal increase in the rate of US\$ and as well as revision of Scale of Rates in 2011.

	2010-11 base, the reason for increase in the actual/estimated income from berth hire during the years 2011-12 to 2015-16 as compared to the year 2010-11 to be explained.																									
(x).	KOPT to furnish workings to arrive at the income from dry docking for the years 2012-13 to 2015-16.	The KOPT has furnished a Statement reflecting the Estimated income from Dry Docking activity for the years, 2013-14 to 2015-16.																								
(xi).	It may be recalled that the KOPT during the general revision of its tariff in November 2010 had reported that the validity of the then existing railway terminal charges at KOPT was to expire in March 2011 and that the railway charges were due for review by the Railway authorities. The cost statement relating to the railway activity shows deficit in the existing arrangement, for all the years under consideration. In this context, KOPT to furnish/clarify/ explain the following:																									
(a).	Whether the railway charges has been reviewed by the Railway authorities. If the answer is in affirmative, the outcome of the said review may be furnished. If the railway charges have not been reviewed, then the steps taken by the port in this regard may be explained.	<div>Yes, after March 2011, railway charges have been revised by the Railway Boards twice as furnished below-</div> <table><tr><th rowspan="2">Period</th><th colspan="2">Terminal Charge (per ton)</th><th colspan="2">Local Haulage Charge (per wagon)</th></tr><tr><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KDS</th><th>HDC Port sdg. / Pvt. sdg.</th></tr><tr><td>Earlier Rates</td><td>14.87</td><td>14.87</td><td>1490</td><td>1355 / 1145</td></tr><tr><td>2011-13</td><td>15.83</td><td>15.83</td><td>1655</td><td>1505 / 1270</td></tr><tr><td>2013-15</td><td>16.95</td><td>16.95</td><td>1775</td><td>1615 / 1360</td></tr></table>	Period	Terminal Charge (per ton)		Local Haulage Charge (per wagon)		KDS	HDC	KDS	HDC Port sdg. / Pvt. sdg.	Earlier Rates	14.87	14.87	1490	1355 / 1145	2011-13	15.83	15.83	1655	1505 / 1270	2013-15	16.95	16.95	1775	1615 / 1360
Period	Terminal Charge (per ton)			Local Haulage Charge (per wagon)																						
	KDS	HDC	KDS	HDC Port sdg. / Pvt. sdg.																						
Earlier Rates	14.87	14.87	1490	1355 / 1145																						
2011-13	15.83	15.83	1655	1505 / 1270																						
2013-15	16.95	16.95	1775	1615 / 1360																						
(b).	The reason for the deficit in the Railway activity during each general revision may be explained.	<div>It has already been submitted before the Authority during earlier revision of Scale of Rates that in port, railway operations function as an ancillary/ supporting service to its main operation, therefore its viability should be evaluated on the basis of operational surplus/deficit and any contribution thereafter to other fixed overheads of port is considered as an additional benefit.</div> <div>Requirement of continuing railway activity by port is mainly to serve its Exim traffic. For optimum utilisation of railway activity of the port and generation of additional revenue, new areas of operation has been encouraged like – i) movement of containers by rail from docks to off-dock CFSs operated on port lands and having rail connectivity and ii) development of common siding facilities.</div> <div>As a part of increasing the efficiency and cost savings measures, KOPT</div>																								
(c).	Steps taken to make the railway activity self-reliant.																									
(d).	The necessity for the railway activity being cross-subsidised by other surplus making activities																									

		administration has already decided to do away with the maintenance of its own fleet of loco at KDS, full effect of which would have likely reflection in future cost statement. Besides, in the proposed general revision of Scale of Rates, KOPT has also proposed to increase in rates of the some services, rationality and reasonability of which may not require any further elaboration to the Authority in view of Authority's own observation on the overall cost position of the railway activity.																
(xii).	The actual operating income of KOPT as shown in the Cost statement for the years 2010-11 and 2011-12 excludes Government contribution for river dredging and maintenance. The KOPT is requested to confirm that the estimated reimbursement also has been excluded from the estimated vessel related income for the years 2012-13 to 2015-16 in the Cost statement. KOPT to furnish the details of total estimated dredging expenses and reimbursable amount for these three years.	<p>The estimated re-imbursement by government has also been excluded from the vessel related income pertaining to 2012-13 to 2015-16.</p> <p>The details of the reimbursable dredging expenditure for the years, 2013-14 to 2015-16 is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>River dredging & River Maintenance</td><td>7768.61</td><td>8262.74</td><td>8770.23</td></tr><tr><td>Maintenance dredging of Shipping Channel</td><td>32289.13</td><td>34543.04</td><td>36951.26</td></tr><tr><td>Total</td><td>40057.74</td><td>42805.78</td><td>45721.49</td></tr></table>		2013-14	2014-15	2015-16	River dredging & River Maintenance	7768.61	8262.74	8770.23	Maintenance dredging of Shipping Channel	32289.13	34543.04	36951.26	Total	40057.74	42805.78	45721.49
	2013-14	2014-15	2015-16															
River dredging & River Maintenance	7768.61	8262.74	8770.23															
Maintenance dredging of Shipping Channel	32289.13	34543.04	36951.26															
Total	40057.74	42805.78	45721.49															
(xiii).	From the Cost statement furnished by KOPT for the Dredging activity, it is not clear as to the actual/estimated amount reimbursed/ reimbursable by the Government for the years 2010-11 to 2015-16. It is also not clear as to how the deficit in the Dredging activity has been allocated to the various sub-activities. The KOPT to clarify and furnish the requisite information.	<p>Non-reimbursable part of the dredging activity has always been included under the sub-activity 'Port Dues' of the main activity 'Port & Dock Facilities'.</p> <p>The details of non-reimbursable dredging expenditure for the years, 2013-14 to 2015-16 is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>River dredging & River Maintenance</td><td>2589.54</td><td>5754.25</td><td>2923.41</td></tr><tr><td>Maintenance dredging of Shipping Channel</td><td>2430.36</td><td>2600.01</td><td>2781.28</td></tr><tr><td>Total</td><td>5019.90</td><td>5354.26</td><td>5704.69</td></tr></table>		2013-14	2014-15	2015-16	River dredging & River Maintenance	2589.54	5754.25	2923.41	Maintenance dredging of Shipping Channel	2430.36	2600.01	2781.28	Total	5019.90	5354.26	5704.69
	2013-14	2014-15	2015-16															
River dredging & River Maintenance	2589.54	5754.25	2923.41															
Maintenance dredging of Shipping Channel	2430.36	2600.01	2781.28															
Total	5019.90	5354.26	5704.69															
(4).	<u>Operating Cost:</u>																	
(i).	As is the practice followed by us every year, we would be, in due course, communicating the escalation factor that would be considered for projecting the expenditure in the cost statement, in respect of the cases to be disposed in the year, 2013-14. The KOPT to take note of the said escalation factor and project the expenditure for the years, 2013-14 to 2015-16, by considering the said escalation factor to be communicated by us, by taking the actuals for the year 2012-13 as base, in its	The revised escalation factor communicated by TAMP very recently has been considered in the projecting the expenditure form, 2013-14 to 2015-16 in the revised cost statement.																

	revised proposal.	
(ii).	KOPT to furnish basis for allocation of all expenses covered under the head of 'Operating Expenses' and 'Depreciation' to the various activities and sub-activities alongwith workings.	This has been done as per TAMP's guidelines.
(iii).	<u>Salaries and Wages:</u>	
(a).	During the proceedings relating to the last general revision of KOPT, the KOPT was requested to confirm whether its proposal is based on the revised manning scales as per the National Tribunal Award of 2006 and if not, the KOPT was requested to modify the estimation of salary and wage cost based on the revised manning scales awarded by the Tribunal. At that time, the KOPT had responded that it has initiated action for implementing the award and that the revised manning Scales/ datum are being worked upon and had, thus, expressed its inability to modify the estimation of Salary and wage cost then, on the basis of the revised manning scale. In this connection, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
(i).	The present status of the action initiated by the KOPT with regard to implementation of the award.	The exercise is not yet completed.
(ii).	The implications/ outcome arising from the action so taken by the KOPT.	As clarified at (i) above.
(iii).	How the implications/ outcome of the award has been built into the salary and wage cost for the years 2013-14 to 2015-16.	In view of position explained at (i) above, considering of implications / outcome of the award does not arise.
(c).	In the Form – 3B submitted by the Port, it is shown that the salaries and wages for the year 2011-12 is ₹23867.89 lakhs. On comparison with the Schedule 14 of the Annual Accounts, it is seen that the salaries and wages for the port for the said year is ₹40355.14 lakhs. KOPT to explain the reason for this difference and the difference	Total salaries & wages of ₹40355.14 lakhs as per schedule 14 of the annual accounts comprises of salaries & wages of all activities (i.e. Cargo, Vessel, Rail, Estate & Management-General overheads). However, in the cost statement as per Form-3B, salaries & wages excluding Management-General overheads and Dredging activity is shown.

	may be reconciled.	
(iv).	<u>Power cost:</u>	
(a).	In the Form – 3B submitted by the Port, it is shown that the power cost for the year 2011-12 is ₹2181.55 lakhs. On comparison with the Schedule 17 of the Annual Accounts, it is seen that the electricity cost for the port is ₹2372.82 lakhs. KOPT to explain the reason for this difference and the difference may be reconciled.	In the instant case, power relating to Management-General overheads and Dredging activity is excluded resulting in difference with the Annual Accounts figure.
(b).	In the Cost statement pertaining to 'Coal', 'Iron Ore', 'Container' and 'General Cargo', the KOPT has estimated power cost for the year 2012-13, by considering an increase of around 21%, 27%, 18% and 43% respectively over the year 2011-12. Please justify the said increase in power costs. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12.	The power cost of 2012-13 has now been provided on actual basis. It may be mentioned in this regard that the power tariff has gone up substantially over the last two years. In 2011-12 the total power cost of KOPT was ₹23.73 crores which has gone up to ₹29.67 crores in 2012-13.
(c).	In the Cost statement pertaining to 'Port Dues' and 'Pilotage', the KOPT has estimated power cost for the year 2012-13, by considering a reduction of around 7% and 8% respectively over the year 2011-12. KOPT to explain the reason for the said reduction in power costs. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query may be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12, if the reduction still persists.	In the revised cost statement now being furnished, where the power cost has been considered on actual basis the power cost allocable to 'Pilotage' has gone up from ₹100.29 lakhs in 2011-12 to ₹132.84 lakhs in 2012-13. In case of 'Port Dues' the increase is from ₹328.52 lakhs in 2011-12 to ₹373.12 lakhs in 2012-13.
(v).	<u>Fuel Cost:</u>	
(a).	In the Cost statement pertaining to 'Iron Ore', and 'Container', the KOPT has estimated fuel cost for the year 2012-13, by considering	The fuel cost of 2012-13 has now been provided on actual basis. The fuel cost has increased substantially over the last two years due to change in Government Policy on pricing of HSD.

	an increase of around 17% and 19% respectively over the year 2011-12. Please justify the said increase in fuel costs. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12.	<p>In container activity there is a reduction in fuel cost in 2012-13 vis-à-vis 2011-12 as in KDS earlier due to improper reporting a part of fuel cost allocable to Railways activity used to be allocated to Container activity, which has been corrected in the year 2012-13. In HDC however, the cost has increased due to increase in fuel cost.</p> <p>In case of Iron Ore there is a reduction in fuel cost in 2012-13 as against 2011-12 due to fall in Iron Ore throughput.</p>
(b).	In the Cost statement pertaining to 'Port Dues' the KOPT has estimated fuel cost for the year 2012-13, by considering a reduction of around 2% over the year 2011-12. Please explain the reason for the said reduction in fuel cost. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12, if the reduction still persists	<p>The fuel cost of 2012-13 has now been provided on actual basis. The fuel cost has increased substantially over the last two years due to change in Government Policy on pricing of HSD.</p> <p>In the revised cost statement the cost of fuel allocable to 'Port Dues' has increased in 2012-13 (₹261.29 lakhs) as against 2011-12 (₹201.22 lakhs).</p>
(vi).	<u>Repairs and Maintenance cost: Repairs and Maintenance cost:</u>	
(a).	In the Cost statement pertaining to 'Iron Ore', 'Liquid Bulk including POL & Crude', 'Container', 'General Cargo', 'Port Dues', 'Berth Hire', 'Pilotage' and 'Dry Docking' the KOPT has estimated repair and maintenance cost for the year 2012-13, by considering an increase of around 37%, 33%, 60%, 18%, 31%, 56%, 53% and 420% respectively over the year 2011-12. Please justify the said increase in repair & maintenance costs. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12.	<p>The fuel cost of 2012-13 has now been provided on actual basis. The increase in Repair & Maintenance has generally increased due to manifold increase in all round cost due to high inflation as well as increase in fuel cost. However, some specific reason for high increase in cost in case of some sub-activities in 2012-13 over 2011-12 is explained below:</p> <p><u>Port Dues & Berth Hire:</u> To maintain the depth of impounded Dock, HDC has started dredging of the impounded dock progressively. In 2011-12 the cost of dredging inside the dock was ₹5.95 crore while in 2012-13 the cost for the said activity was ₹19.83 crore. This has been allocated to Berth Hire and Port Dues resulting in higher increase in the cost of repair & maintenance allocable to these activities. The process of de-silting is still continuing.</p> <p><u>Container:</u> The Repair & Maintenance cost of 2011-12 (₹1436.49 lakhs) was considerably lower than that of 2010-11 (₹1988.50 lakhs). The said reduction in cost was a one off phenomenon as per reduction in requirement of repair and maintenance in that year and accordingly is not comparable. However, in 2012-13 the expenditure under this head, as actually incurred, has been included in the cost statement. It may be seen that the actual expenditure of 2012-13 (₹2360.65 lakhs) is only 19% more than that of 2010-11.</p> <p><u>Coal:</u> The increase in cost in 2012-13 as against 2011-12 is primarily due to increase in cost of Repair & Maintenance of mechanical coal handling plant. It may be mentioned that there was less requirement of Repair & Maintenance in the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12. But in the year 2007-08 and 2008-09, the said cost was ₹502.10 lakhs and ₹544.80 Lakhs.</p>

(b).	In the Cost statement pertaining to 'Berth Hire', the KOPT has estimated repair and maintenance cost for the year, 2013-14, by considering an increase of around 16% over the estimates for the year 2012-13. Please justify the said increase in repair & maintenance costs. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year, 2013-14.	The reason for the increase in cost of Repair Maintenance in 2012-13 allocable to 'Berth Hire' over that of 2011-12 has been explained in the reply to 4 (vi) (b).
(vii).	<u>Dredging Expenses:</u>	
(a).	In the cost statement relating to dredging activity, it is seen that the 'General Expenses' constitute around 91% of the actual/ estimated total operating expenditure for the said activity for years 2010-11 to 2015-16. KOPT to furnish details of the items considered under 'General Expenses' along with the values.	(The statement referred by the port furnishes the details of the expenditure incurred on river dredging and maintenance during the years 2010-11 to 2012-13 and the expenditure estimated to be incurred during the years, 2013-14 to 2015-16, the details of which has been brought out earlier. It does not furnish the details of the items considered under 'General Expenses'.)
(b).	The Expenses towards 'Stores' in the cost statement of dredging activity for the year 2012-13 is estimated at around 50% more as compared to the actuals for the year 2011-12. KOPT to justify the steep increase in expenditure.	The Cost statement has already been revised on the basis of actual for 2012-13.
(viii).	<u>Other expenses:</u>	
(a).	In each of the Cost statement pertaining to the various sub-activities, there is an item of expenditure 'Others'. KOPT to list out the items covered under this head of expenditure along with the values.	The head 'others' includes other general expenses including expenses towards pay out to contractors for various equipment supply and Fringe Benefit.
(b).	In the Cost statement pertaining to 'Coal' and 'General Cargo', the KOPT has estimated 'Others' cost for the year 2012-13, by considering a reduction of around 53% and 33% respectively over the year 2011-12. Please explain the	The cost of 2012-13 has now been included in the cost statement on actual basis. It may be mentioned that the major cost which was included under 'others' against Coal and Gen Cargo was the cost towards payment to the contractor engaged in equipping of Berth No-2&8 of HDC. As the said contractor stopped working w.e.f. 22 September 2012, the cost has come down drastically in the year 2012-13. Very recently a contractor has been engaged for providing Mobile Harbour

	reason for the said reduction in Other Expenses. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12, if the reduction still persists.	Crane at Berth No-4B. The cost of equipping the said berths has been considered in the cost statement for the period, 2013-14 onwards.
(c).	In the Cost statement pertaining to 'Liquid Bulk including POL & Crude', 'Container' and 'Port Dues', the KOPT has estimated Other expenses for the year 2012-13, by considering an increase of around 32%, 15% and 46% respectively over the year 2011-12. Please justify the said increase in Other expenses. Given that the KOPT would be updating its cost statements by incorporating the actuals for the year 2012-13, the said query to be replied with reference to actuals for the year 2012-13 vis-à-vis the year 2011-12.	<p>The other expenses for 2012-13 have now been included on actual basis.</p> <p>It may be seen that there is in fact a reduction in the said cost in 2012-13 in case of 'Liquid Bulk' which has occurred primarily due to fall in traffic.</p> <p>In case of Container the increase in 2012-13 is moderate.</p> <p>In Port Dues also there has been a fall, which is primarily due to apportionment of cost towards dredging covered by dredging subsidy.</p>
(ix).	<u>Depreciation:</u>	
	The KOPT was advised vide paragraph no.16(xxiv) of the Order of November 2010 to estimate depreciation in line with Clause 2.7.1. of the tariff guidelines while it submits its tariff proposal during the next review of its Scale of Rates. In this backdrop, KOPT is requested to confirm that the depreciation for the, 2013-14 to 2015-16 has been computed in line with the Clause 2.7.1 of the tariff guidelines. The KOPT to also furnish a detailed working for the estimated depreciation cost for the years 2010-11 to 2015-16 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act may be furnished.	As KOPT does not follow Companies Act, depreciation has been shown in the cost statement as per the accounting system followed at KOPT. The method is straight line method and the life norm of assets as per guidelines of the Ministry
(5).	<u>Management & General Administration Expenses:</u>	

(i).	KOPT to list out the items covered under this head of expenditure along with values.	The list of items covered under the head of Management & General Administration Expenses, as given by the KOPT are as follows: (a). Store keeping expenses (b). Labour & industrial relations (c). Medical Expenses (d). Engineering & workshop overheads (e). Accounting & Auditing (f). Port security expenses (g). Land Expenses (h). Legal Expenses (i). Vigilance Expenses (j). Planning & Research (k). Expenses on general facilities (l). Administration & general expenses
(ii).	KOPT to furnish basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	This has been done following TAMP guidelines.
(6).	<u>Finance & Miscellaneous Income:</u>	
	KOPT to furnish the basis for estimating each of the sub-item forming part of the estimated Finance and Miscellaneous Income for the years, 2013-14 to 2015-16. Also, to furnish basis for allocation of the said income to the various activities and sub-activities along with workings.	The FMI estimation has been made on the basis of trend.
(7).	<u>Finance & Miscellaneous Expenses:</u>	
(i).	KOPT to furnish the basis for estimating each of the sub-item forming part of the estimated Finance and Miscellaneous Expenditure for the years, 2013-14 to 2015-16. Also, to furnish basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	The pension expenses have been estimated duly considering the retirement profile as well as estimated increase due to Dearness Relief. The purchase of annuity for covering the DR increase of the pensioners (retiring prior to 01.04.2004) already covered under the LIC Annuity scheme has been considered as per past trend of such purchase of annuity whose details has been indicated under reply to Q.No-7 (iv) below. The contribution to superannuation fund (for employees retiring after 01.04.2004) has been projected considering contribution of ₹1.00 lakh per employee per year basis. The contribution to gratuity fund has been considered to cover the estimated liability. Allocation has been done as per TAMP guidelines.
(ii).	The KOPT to furnish the basis for the amount of ₹36842.85 lakhs, ₹37533.46 lakhs, ₹38976.03 lakhs and ₹40231.12 lakhs, shown as Pension payment / contribution under the head 'Finance & Miscellaneous Expenses' in the Cost statement for the years 2012-13 and 2015-16. KOPT to establish with workings that the above said figures are in	The position upto 2012-13 has been furnished on actual basis and the basis of estimation has been mentioned just above.

	line with Note 6 of Form – 3A.	
(iii).	It appears that the Pension payment/ contribution under the head 'Finance & Miscellaneous Expenses' in the Cost statement covers the contribution to the Pension fund in respect of employees who have retired before 01 April 2004 as well as employees who have retired after 01 April 2004. The breakup in this regard, for each of the years under consideration to be furnished.	The KOPT has referred to the Statement giving details of the Retirement benefits for the years 2010-11 to 2012-13, as brought out earlier.
(iv).	The KOPT has proposed a 10% special levy so as to enable it meet the pension liability in respect of employees who have retired prior to 01 April 2004. The Form – 3C furnished by the KOPT is incomplete and due to the gap in the information, the statement of pension fund liability could not be appreciated. The KOPT to, therefore, justify the proposed special levy of 10%, based on the actuarial valuation of the pension fund liability as on 31 March, 2013, balance in the Pension Fund as on 31 March, 2013 and taking into account the estimated contribution to be made to the Pension Fund during the years, 2013-14 to 2015-16 and any other relevant factor.	<p>The details of operation of the Annuity Scheme (for employees retiring prior to 01.04.2004) are explained below:</p> <p>Based on the actuarial valuation of ₹1141.77 crores, conducted in March 2009 for 27856 pensioners, KOPT had first invested ₹190.00 crores in LIC.</p> <p>Out of the said amount annuity for about 2166 pensioners worth ₹185.24 crore was purchased. This covered the pension liability of the said 2166 pensioners as on that date.</p> <p>Subsequently, to cater to the rise in pension due to increase in Dearness Relief and due to pension revision the following amounts was debited from the fund for the said 2166 pensioners:</p> <p><u>2010-2011:</u> 01.04.2010: ₹8.50 crores 01.07.2010: ₹0.80 crores 01.10.2010: ₹10.54 crores 01.01.2011: ₹22.86 crores 04.02.2011: ₹0.33 crores [<i>Pay revision impact</i>] <u>₹43.03 crores</u></p> <p><u>2011-12:</u> 01.04.2011: ₹7.85 crore 01.07.2011: ₹2.77 crore 19.09.2011: ₹11.24 crore [<i>Pay revision impact</i>] 01.10.2011: ₹14.75 crore 01.01.2012: ₹8.55 crore <u>₹45.16 crore</u></p> <p>01.07.2012: ₹7.78 crore 01.10.2012: ₹9.10 crore 01.01.2013: ₹7.55 crore <u>₹24.43 crore</u></p> <p>In the cost statement filed before TAMP during the last revision, no provision for the cost towards purchase of annuity against DR rise/ revision of pension of the pensioners already covered by the scheme was made as the scheme was new and the estimated cost could not be quantified at that point of time.</p> <p>Accordingly, the contribution to the said fund through the proceeds of Special rate were utilized for meeting the aforesaid expenses and no new pensioners could be brought into the ambit of the scheme.</p>

		<p>In view of the above and duly considering the provision of Note-6 of Form-3A, we have now considered the estimated cost of purchase of annuity to cover the increase of DR/ pension revision of the said 2166 pensioners as a cost under FME.</p> <p>So far the proposal for levy of Special rate is concerned; we propose to progressively bring fresh pensioners into the said scheme through the proceeds of the Special rate. The details of the fund requirement are as below:</p> <p>Actuarial valuation as on November 2012 [For uncovered 24090 pensioners] : ₹1693.38 crore</p> <p>Fund available for purchase of annuity/ DR Rise/Pension revision as on 31.03.2013 : ₹35.53 crore</p> <p>Further, for clarity, a statement of account of the annuity scheme since inception has been furnished by the port which is reproduced below:</p> <table><tr><th>Year</th><th></th><th>Fund for Annuity Scheme</th><th>Utilised for purchase of Annuity</th><th>Withdrawal from Fund for Annuity Scheme</th><th>No. of new pensioners covered during the year</th><th>Remarks</th></tr><tr><td rowspan="4">2009-10</td><td>Op. bal</td><td>0.00</td><td rowspan="4">185.24</td><td rowspan="4">31.14</td><td rowspan="4">2166</td><td rowspan="4">Annuity covered pension of 2166 pensioners. Withdrawal & subsequent replenishment done for tax planning</td></tr><tr><td>Spl rate</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Own fund</td><td>214.14</td></tr><tr><td>Int on fund</td><td>12.86</td></tr><tr><td></td><td></td><td>254.00</td><td>185.24</td><td>31.14</td><td>2166</td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">2010-11</td><td>Op. bal</td><td>37.62</td><td rowspan="4">43.03</td><td rowspan="4">0.00</td><td rowspan="4">0.00</td><td rowspan="4">Annuity covered DA rise and pension revision of above 2166 pensioners</td></tr><tr><td>Spl rate</td><td>1.20</td></tr><tr><td>Own fund</td><td>14.80</td></tr><tr><td>Int on fund</td><td>2.64</td></tr><tr><td></td><td></td><td>56.26</td><td>43.03</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">2011-12</td><td>Op. bal</td><td>13.23</td><td rowspan="4">45.16</td><td rowspan="4">0.00</td><td rowspan="4">0.00</td><td rowspan="4">Annuity covered DA rise and pension revision of above 2166 pensioners</td></tr><tr><td>Spl rate</td><td>34.68</td></tr><tr><td>Own fund</td><td>21.73</td></tr><tr><td>Int on fund</td><td>1.03</td></tr><tr><td></td><td></td><td>70.67</td><td>45.16</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">2012-13</td><td>Op. bal</td><td>25.51</td><td rowspan="4">24.42</td><td rowspan="4">0.00</td><td rowspan="4">0.00</td><td rowspan="4">Annuity covered DA rise of above 2166 pensioners</td></tr><tr><td>Spl rate</td><td>32.78</td></tr><tr><td>Own fund</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Int on fund</td><td>2.67</td></tr><tr><td></td><td></td><td>60.96</td><td>24.42</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">2013-14</td><td>Op. bal</td><td>36.54</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Spl rate</td><td>8.17</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Year		Fund for Annuity Scheme	Utilised for purchase of Annuity	Withdrawal from Fund for Annuity Scheme	No. of new pensioners covered during the year	Remarks	2009-10	Op. bal	0.00	185.24	31.14	2166	Annuity covered pension of 2166 pensioners. Withdrawal & subsequent replenishment done for tax planning	Spl rate	0.00	Own fund	214.14	Int on fund	12.86			254.00	185.24	31.14	2166		2010-11	Op. bal	37.62	43.03	0.00	0.00	Annuity covered DA rise and pension revision of above 2166 pensioners	Spl rate	1.20	Own fund	14.80	Int on fund	2.64			56.26	43.03	0.00	0.00		2011-12	Op. bal	13.23	45.16	0.00	0.00	Annuity covered DA rise and pension revision of above 2166 pensioners	Spl rate	34.68	Own fund	21.73	Int on fund	1.03			70.67	45.16	0.00	0.00		2012-13	Op. bal	25.51	24.42	0.00	0.00	Annuity covered DA rise of above 2166 pensioners	Spl rate	32.78	Own fund	0.00	Int on fund	2.67			60.96	24.42	0.00	0.00		2013-14	Op. bal	36.54					Spl rate	8.17				
Year		Fund for Annuity Scheme	Utilised for purchase of Annuity	Withdrawal from Fund for Annuity Scheme	No. of new pensioners covered during the year	Remarks																																																																																																
2009-10	Op. bal	0.00	185.24	31.14	2166	Annuity covered pension of 2166 pensioners. Withdrawal & subsequent replenishment done for tax planning																																																																																																
	Spl rate	0.00																																																																																																				
	Own fund	214.14																																																																																																				
	Int on fund	12.86																																																																																																				
		254.00	185.24	31.14	2166																																																																																																	
2010-11	Op. bal	37.62	43.03	0.00	0.00	Annuity covered DA rise and pension revision of above 2166 pensioners																																																																																																
	Spl rate	1.20																																																																																																				
	Own fund	14.80																																																																																																				
	Int on fund	2.64																																																																																																				
		56.26	43.03	0.00	0.00																																																																																																	
2011-12	Op. bal	13.23	45.16	0.00	0.00	Annuity covered DA rise and pension revision of above 2166 pensioners																																																																																																
	Spl rate	34.68																																																																																																				
	Own fund	21.73																																																																																																				
	Int on fund	1.03																																																																																																				
		70.67	45.16	0.00	0.00																																																																																																	
2012-13	Op. bal	25.51	24.42	0.00	0.00	Annuity covered DA rise of above 2166 pensioners																																																																																																
	Spl rate	32.78																																																																																																				
	Own fund	0.00																																																																																																				
	Int on fund	2.67																																																																																																				
		60.96	24.42	0.00	0.00																																																																																																	
2013-14	Op. bal	36.54																																																																																																				
	Spl rate	8.17																																																																																																				
(v).	<p>The treatment given to the Contribution to the Pension Fund in respect of the employees who have retired before 01 April 2004 and the Contribution to the Pension Fund in respect of the employees who have retired after 01 April 2004 to be explained by giving reference to the Cost statement for all the years under consideration.</p>	<p>(i). The purchase value of annuity (for pensioners retired prior to 01 April 2004 and already covered under the scheme) against normal rise in pension liability due to DR rise etc. has been considered as a cost (FME) in the cost statement as below:</p> <p>2013-14: ₹40.00 crore</p> <p>2014-15: ₹40.00 crore</p> <p>2015-16: ₹40.00 crore</p> <p>(ii). The contribution to superannuation fund for employees who retired after 01 April 2004 has also been considered as cost in the cost statement as below:</p> <p>2013-14: ₹75.00 crore</p> <p>2014-15: ₹70.00 crore</p> <p>2015-16: ₹65.00 crore</p>																																																																																																				

		(iii). The fund gap to bring further pensioners who have retired prior to 01 April 2004 but are not yet covered by the LIC Annuity scheme is proposed to be bridged by Special Rate.																																																																						
(8).	Capital employed:																																																																							
	Fixed Assets:																																																																							
(i).	The Form – 4B furnished by the KOPT does not appear to cover all the additions proposed by the KOPT during the year, 2013-14 to 2015-16, whose value exceeds ₹5 crores. The KOPT to, therefore, furnish Form – 4B in respect of all the investments proposed to be made (exceeding ₹5 crores) and giving complete details regarding additions to the gross block for the years, 2013-14 to 2015-16 along with justification for the proposed investments. The impact of the additional investment to be also specified.	<table><tr><th colspan="5"><u>STATEMENT SHOWING PRESENT STATUS OF PLAN CAPITAL WORKS EXCEEDING 5 CRORES PROPOSED TO BE ADDED TO GROSS BLOCK:</u></th></tr><tr><th colspan="5">₹ in Lakhs</th></tr><tr><th>SL. NO.</th><th>PARTICULARS</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1</td><td>Wharves, Roads And Boundaries:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>A</td><td>Development of Hardstand in between the rail lines behind Berth No.4B and behind Berth No.13 inside Dock Area, Haldia Dock Complex.</td><td></td><td>639.00</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Present Status: Physically completed - 25% till July, 2013. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>B</td><td>Development of Hardstand of Iron ore storage area of about 1 Lakh Aq. Mtr.for Haldia Dock Complex.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Present Status: The scheme (Total cost – ₹2700.00 Lakhs) is covered under ASIDE. Part of the scheme is being executed as shown in 1A. Another part of the total cost is expected to be added to Gross Block in 2015-16.</td><td></td><td></td><td>700.00</td></tr><tr><td>2</td><td>Railway & Rolling Stock:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>A</td><td>Construction of Railway tracks including Embankment from common users siding near Chiranjibpur level crossing leading to TMILL siding [Part - A Main Line & Part - B - Loop Line in the extended area of G.C Berth, Haldia Dock Complex.</td><td></td><td>700.00</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Present Status: Order likely to be placed in September, 2013. Expected Time of completion - 10 months. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>Plant & Machinery</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>A</td><td>Design, Manufacture, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Guaranteeing the performance of 1 No. Stacker-cum-Reclaimer of 1500 MTPH capacity on existing Rail Track at Coal Handling Plant of Haldia Dock Complex.</td><td></td><td>1303.60</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Present Status: Order placed in June, 2013. Expected Time of completion - 19 months. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	<u>STATEMENT SHOWING PRESENT STATUS OF PLAN CAPITAL WORKS EXCEEDING 5 CRORES PROPOSED TO BE ADDED TO GROSS BLOCK:</u>					₹ in Lakhs					SL. NO.	PARTICULARS	2013-14	2014-15	2015-16	1	Wharves, Roads And Boundaries:				A	Development of Hardstand in between the rail lines behind Berth No.4B and behind Berth No.13 inside Dock Area, Haldia Dock Complex.		639.00			Present Status: Physically completed - 25% till July, 2013. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.				B	Development of Hardstand of Iron ore storage area of about 1 Lakh Aq. Mtr.for Haldia Dock Complex.					Present Status: The scheme (Total cost – ₹2700.00 Lakhs) is covered under ASIDE. Part of the scheme is being executed as shown in 1A. Another part of the total cost is expected to be added to Gross Block in 2015-16.			700.00	2	Railway & Rolling Stock:				A	Construction of Railway tracks including Embankment from common users siding near Chiranjibpur level crossing leading to TMILL siding [Part - A Main Line & Part - B - Loop Line in the extended area of G.C Berth, Haldia Dock Complex.		700.00			Present Status: Order likely to be placed in September, 2013. Expected Time of completion - 10 months. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.				3	Plant & Machinery				A	Design, Manufacture, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Guaranteeing the performance of 1 No. Stacker-cum-Reclaimer of 1500 MTPH capacity on existing Rail Track at Coal Handling Plant of Haldia Dock Complex.		1303.60			Present Status: Order placed in June, 2013. Expected Time of completion - 19 months. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.			
<u>STATEMENT SHOWING PRESENT STATUS OF PLAN CAPITAL WORKS EXCEEDING 5 CRORES PROPOSED TO BE ADDED TO GROSS BLOCK:</u>																																																																								
₹ in Lakhs																																																																								
SL. NO.	PARTICULARS	2013-14	2014-15	2015-16																																																																				
1	Wharves, Roads And Boundaries:																																																																							
A	Development of Hardstand in between the rail lines behind Berth No.4B and behind Berth No.13 inside Dock Area, Haldia Dock Complex.		639.00																																																																					
	Present Status: Physically completed - 25% till July, 2013. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.																																																																							
B	Development of Hardstand of Iron ore storage area of about 1 Lakh Aq. Mtr.for Haldia Dock Complex.																																																																							
	Present Status: The scheme (Total cost – ₹2700.00 Lakhs) is covered under ASIDE. Part of the scheme is being executed as shown in 1A. Another part of the total cost is expected to be added to Gross Block in 2015-16.			700.00																																																																				
2	Railway & Rolling Stock:																																																																							
A	Construction of Railway tracks including Embankment from common users siding near Chiranjibpur level crossing leading to TMILL siding [Part - A Main Line & Part - B - Loop Line in the extended area of G.C Berth, Haldia Dock Complex.		700.00																																																																					
	Present Status: Order likely to be placed in September, 2013. Expected Time of completion - 10 months. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.																																																																							
3	Plant & Machinery																																																																							
A	Design, Manufacture, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Guaranteeing the performance of 1 No. Stacker-cum-Reclaimer of 1500 MTPH capacity on existing Rail Track at Coal Handling Plant of Haldia Dock Complex.		1303.60																																																																					
	Present Status: Order placed in June, 2013. Expected Time of completion - 19 months. Expected to be added to Gross Block in, 2014-15.																																																																							
(ii).	The present status in respect of additions proposed for the year, 2013-14 to be furnished.	In this regard, the KOPT has furnished the Physical/ Financial Progress Report/ summary of Expenditure on Plan Capital Schemes of KDS / RR Works for the month of June, 2013, submitted by it to its Board of Trustees. This document reflects the present status in respect of the additions proposed for the year, 2013-14.																																																																						
(iii).	The status of action initiated in respect of additions proposed for the year, 2014-																																																																							

	15 to be intimated.	
(iv).	It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard to be furnished.	Confirmed.
(v).	KOPT to confirm that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years, 2013-14 to 2015-16 is in line with Five year plan envisaged by the Port.	Confirmed.
(vi).	KOPT to furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities along with workings.	It is done on the basis on usage pattern of the asset.
(vii).	With reference to Form 9, the KOPT to furnish the items of the capital expenditure incurred or proposed to be incurred from the balance maintained in the Escrow Account. It may be noted that as stipulated in Clause 2.8.3 of the tariff guidelines, the investment made out of the Escrow Account will not qualify for ROCE. Accordingly, KOPT to exclude the items of assets funded from the Escrow account for the purpose of calculating ROCE. The details of items of assets so excluded from the capital employed to be furnished year wise beginning from 2010-11 to 2015-16.	The details of item excluded from capital employed due to those being procured from Escrow fund has been indicated under Form-9.
D.	<u>Scale of Rates:</u>	
(i).	The KOPT has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase in the existing tariff at KOPT. The additional services/ facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	<p>Board of Trustees has taken an in principle decision to progressively equip different berths of KOPT to increase productivity.</p> <p>The contractor engaged for equipping of Berth No-2& 8 has abandoned the work and the process of finding a new contractor is underway. The tender was floated twice but the tenders did not mature due to high rate quoted.</p> <p>A contract for providing Mobile Harbour Crane at Berth No-4B of HDC has already been awarded and the contractor is in the process of commissioning the cranes. This is expected to increase the productivity of the berth considerably.</p> <p>An order for design engineering supply and commissioning etc. of a Stacker cum Reclaimer has already been placed. After commissioning the coal berth productivity is expected to increase considerably.</p> <p>To reduce the bottleneck of storage area, substantial quantum of storage area</p>

		<p>has been developed both at KDS and HDC.</p> <p>The Board has already taken a decision to engage a contractor for operations, maintenance etc. of all container handling activities of HDC. As single contractor will be responsible for the entire operation, it is expected to remove bottlenecks and improve productivity.</p> <p>At KDS action is being initiated for equipping of all 3 container handling berths with Mobile Harbour Cranes and corresponding equipping of backyard support through service providers, with an aim to improve productivity and turnaround of the vessel.</p>
(ii).	<p>In the proposed Scale of Rates, the KOPT has proposed increase in rates of some of the tariff items as well as reduction in rates of some of the tariff items. Wharfage rates of some of the cargo items have also been bifurcated. In this connection, the KOPT to furnish item-wise annual revenue implication arising due to the proposed increase/decrease in rates of each tariff item and for each of the three years under consideration.</p>	<p>The KOPT has furnished the cost statements for the various activities and sub-activities for KDS and HDC.</p>
(iii).	<p>As stated earlier, the cost statement furnished by KOPT reflects an average deficit of around 10% at the existing level of tariff for the years, 2013-14 to 2015-16. However, from the proposed draft Scale of Rates it is seen that the KOPT has sought increase at different percentages from the existing level of tariff. In this context, the KOPT to furnish a detailed working showing that the additional revenue for the respective years that would accrue to KOPT by application of proposed rates will match with the average deficit position of around 10% as shown by the port in the cost statement.</p>	<p>The KOPT has furnished the cost statements for the various activities and sub-activities for KDS and HDC.</p>
(iv).	<p>The KOPT in the draft Scale of Rates has proposed to modify the existing definition of 'Transshipment' at S.2(xxii) so as to cover transfer in the mid-stream or via shore also. In this connection, the KOPT to explain the following:</p>	
(a).	<p>The existing arrangement of treating the cargo/ container transferred in the mid-stream</p>	<p>Under the existing arrangement, the transfer of cargo/ container done in the mid-stream or via shore are treated as transshipment if such transfer from one sea going vessel/ barge to another sea-going vessel/ barge is done for the</p>

	or via shore.	destination to other port/ports.
(b).	The activities involved in transferring the concerned cargo/ container from one vessel to another vessel in the mid-stream or via shore may be listed out.	In case of mid-stream the transfer is directly from one vessel to another within the port limit and in case of via shore the cargo/container is discharged on the quay/berth first and subsequently shipped to another vessel for destination to other port. Activities involved use of port infrastructure, thus for such usage wharfage, which is a basic dues is leviable. Shore-handling and onboard handling service, if provided is leviable separately.
(c).	KOPT to clarify whether the cost of operations involved in the transshipment operation carried out in the mid-stream and the cost of operations involved in the transshipment operation carried out via shore is the same.	No
(v).	The reason for change furnished in the revised Form – 1 with regard to the change in the conditionality no. S.3(iv) relating to levy of charges on shipper's own container is not clear. KOPT to justify the proposed change in the said conditionality with a detailed note. KOPT to confirm that the proposed change is not in conflict with the note no.8 of proposed S.15 contained in the proposed draft Scale of Rates.	After due consideration it appears that there is a possibility of conflict with note no. 8 of proposed S.15 in case of proposed change. The intension of the proposed change was also to allow the importer/exporters to pay the charges for S.O.C. Therefore, the authority may consider keeping of the existing provision and add "In case of S.O.C the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents/ Handling Agents can also pay the charges."
(vi).	The reason for excluding the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent from the scope of the proposed conditionality no. S.3(v) to be explained.	This provision is in line with the practice being followed in all major ports. The Port Community System has also been designed considering the same. There are no extant guidelines otherwise. This was also elaborated during last revision when KOPT proposed a similar clause. TAMP is requested to reconsider the issue and incorporate the proposed clause.
(vii).	With regard to the changes proposed in the existing conditionality at S.3(xii)(a), so as to exclude the waiting time of the ship arising due to non-acceptance of the vessel by HDC, the KOPT to explain the following:	
(a).	Under what circumstances does a vessel after signaling its readiness to sail, wait due to non-acceptance of the vessel by HDC.	Here the sailing means sailing from KDS for going to HDC for further cargo operation at HDC and HDC might not have berth for accommodating such vessel or other reason and therefore non-accepted by HDC.
(b).	Under what grounds would HDC not accept the vessel after it signals its readiness to sail.	Non-availability of berth or non-accumulation/generation of sufficient export cargo at HDC is generally the reason for non-acceptance of vessel which ready for sail from KDS to HDC.
(c).	Furnish the instances during the past three years, when a vessel after signaling its readiness to sail, had to wait due to non-acceptance of the vessel by HDC.	The said details are not separately maintained. However an attempt is being made to get the information from records. When available the same will be furnished to the Authority.

(d).	The proposed modification does not fit into the stipulation contained in Clause 6.6.1 of the tariff guidelines of 2005. Therefore, the proposed modification to be justified in the light of the tariff guidelines.	The said spirit of the said provision was initially notified by TAMP in February 2000 only stipulating about cessation of berth hire after 4 hours from signalling of readiness to sail. Again in August 2000 TAMP revised the original order to exclude the waiting time due to tidal reason Subsequently, TAMP in the 2005 guidelines further exclusion was made for weather condition and lack of night navigation. The Authority may appreciate that with the change in situation, the original provision has been amended from time to time after taking into consideration some practical conditions to which port is not responsible for delay in sailing. Similarly, in the instant case also port is not liable for delay in sailing after readiness to sail. Therefore, TAMP is requested to consider the issue under Clause 1.7 of the Tariff Guidelines 2005 for appropriate relaxation of the provision of the guidelines.
(viii).	KOPT to confirm whether the rate of interest at the proposed note S.3(xiii)(b) has been updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India as stipulated in clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005.	As per information posted in the website of State Bank of India, the benchmark Prime Lending Rate (BPLR) revised downwards by 5 bps from 14.50% p.a. to 14.45% p.a. w.e.f. 04.02.2013. Accordingly, the rate of interest indicated in S.3(xiii)(b) of KOPT's Proposal should be revised to 16.45% p.a.
(ix). (a).	The definition for a Coastal vessel as well as Inland vessel is different from each other. Therefore, the KOPT to furnish justification for introduction of a new note S.3(xviii) so as to enable KOPT levy the rates applicable for Coastal vessel (other than Andaman) on the 'Inland Vessel', by treating 'Inland Vessel' at par with the coastal vessel.	Presently, the Inland Vessels by their very nature and clearances is not allowed to ply in sea. They only ply in inland waters. However, it has been gathered that some of the said vessels (essentially larger vessels having appropriate navigational and other aids) may be allowed to ply to sea by the concerned authority. In the existing Scale of Rates a highly concessional tariff in the form of 'Dock Toll' and 'Stayal charge' has been prescribed for Inland Vessels (which are neither foreign nor coastal as per classification) as the size of the vessels are small and they carry a small parcel load and further, separate lock movements are not required to accommodate them inside docks. In fact due to small size they are allotted berthing space for few hours during intervals of ship movements and are required to move from one berth to another for cargo discharge/ loading. However, the vessels which will be allowed to ply to sea will be larger vessels akin to other sea going vessels. They will require berthing space akin to other sea going vessels. Accordingly, it was considered that the concessional tariff applicable for Inland vessels should not be applicable for these vessels. The rate applicable for coastal vessels was considered most appropriate for such vessels and proposed accordingly.
(b).	The present tariff arrangement in respect of levy of charges on Inland vessels to be explained.	As mentioned above due to small size, only Dock Toll and Stayal charges is levied on Inland Vessels which are presently handled at docks. These vessels are basically small vessels and do not have permission to go to sea and also do not require pilotage assistance, separate lock movement and neither they are allowed continuous berthing.
(x).	The existing single wharfage charge for Crude oil has been proposed to be bifurcated into two categories viz., for quantity upto 2 MMT per financial year and for the incremental quantity handled above 2 MMT per financial year. In this connection, the KOPT to furnish the following:	The Naphtha traffic is nearly static over the years. The Naphtha throughput of 2010-11, 2011-12 and 2012-13 was 1.44 MMT, 1.62 MMT and 1.22 MMT respectively. As the average Naphtha throughput of 2010-11 and 2011-12 was around 1.5 MMT, therefore, a discounted rate has been proposed for incremental traffic of more than 1.5 MMT per year to promote handling of more cargo without affecting the existing revenue.
(a).	The reason for bifurcating the wharfage charge into two categories to be explained.	
(b).	The basis to keep 2 MMT as the cut off limit to be explained.	

(c).	The reason and basis for proposing a 50% reduction in the proposed wharfage rate for the second category to be justified.	
(xi).	The existing single wharfage charge for Naphtha has been proposed to be bifurcated into two categories viz., for quantity upto 1.5 MMT per financial year and for the incremental quantity handled above 1.5 MMT per financial year. In this connection, the KOPT to furnish the following:	The Naphtha traffic is nearly static over the years. The Naphtha throughput of 2010-11, 2011-12 and 2012-13 was 1.44 MMT, 1.62 MMT and 1.22 MMT respectively. As the average Naphtha throughput of 2010-11 and 2011-12 was around 1.5 MMT, therefore, a discounted rate has been proposed for incremental traffic of more than 1.5 MMT per year to promote handling of more cargo without affecting the existing revenue.
(a).	The reason for bifurcating the wharfage charge into two categories to be explained.	
(b).	The basis to keep 1.5 MMT as the cut off limit to be explained.	
(c).	The reason and basis for proposing a 50% reduction in the proposed wharfage rate for the second category to be justified.	
(xii).	The KOPT at sl. No.2 and sl.no.15 of S.4.1 has widened the scope of the tariff category by including some new cargo items. In this connection, the KOPT to confirm whether the cargo items so included, are in harmony with the existing tariff category.	It is confirmed that the widening of scope of the section is only to facilitate better understanding at ground level in raising bills.
(xiii).	At the existing level of tariff, the cost statement for the cargo handling activity of KOPT reflects a deficit to the tune of around 25%. In such a scenario, the KOPT to clarify the following:	
(a).	KOPT to explain the reason for not proposing any increase in the wharfage rates in respect of 'Liquids/ Gas handled through pipelines'. Infact, the KOPT has proposed bifurcation in the existing single rates, where the wharfage rate for the second category is seen to be 50% less than the existing/ proposed rates.	<p>The rates of 'Liquids/ Gas handled through pipelines' have not been increased for years now. TAMP may be aware that last time KOPT proposed an increase of 10% in the wharfage rate for the said cargo even though the said sub activity was not in deficit. KOPT had argued that Crude/ POL handling activity, due to the basic nature of the services involved, generates surplus and to that extent, cross subsidizes other sub services. Further, due to lesser manpower involvement in the handling activity, the distribution of the Finance & Miscellaneous Overhead to such activity is also minimal, as the formula prescribed by TAMP mandates distribution of Retirement Benefits booked under Finance & Miscellaneous Overhead on the basis of Salary cost less overtime.</p> <p>However, the said argument was not accepted by TAMP and no increase in the rate of the said cargo group was approved as the activity was showing surplus. As the said activity is still showing surplus as per method prescribed by TAMP; KOPT has not proposed any increase in rate of the said cargo group this time considering the position taken by TAMP during last revision.</p>

		So far the discount offered is concerned, it is applicable on incremental cargo beyond a threshold quantity which has been pegged at a higher level than existing handling. Accordingly, the proposed discount would not affect the existing revenue from the cargo.																																																																																																																																																																																																										
(b).	The reason for proposing a 30% increase in the wharfage rate of ‘Export iron ore, Export thermal coal, all types of coal not specified.....’, at the proposed Sl.no.10, 11 and 12 to be explained.	<p>Detailed explanation for the increase in rate of rate of mechanical handling of thermal coal has already been explained while responding to the comments of Tamil Nadu Generation & Distribution Corporation Ltd.</p> <p>It may be mentioned that the Ore and Coal Handling Plants is running in severe deficit so much so that the plants are unable to cover the operating cost. The position is highlighted in the table below:</p> <table><tr><th colspan="7"><u>Statement Showing Berth-Wise Profitability Of Ore And Coal Berth Of Hdc Handling Iron Ore And Thermal Coal Only Respectively</u> (₹ in lakh)</th></tr><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="3">Ore Berth (Iron Ore Only)</th><th colspan="3">Coal Berth (Thermal Coal Only)</th></tr><tr><th>2011-2012</th><th>2010-2011</th><th>2009-2010</th><th>2011-2012</th><th>2010-2011</th><th>2009-2010</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Operating Income:</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Cargo Handling Income</td><td>596.83</td><td>662.71</td><td>949.20</td><td>1954.31</td><td>1722.81</td><td>1051.13</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Total Operating Income(A):</td><td>596.83</td><td>662.71</td><td>949.20</td><td>1954.31</td><td>1722.81</td><td>1051.13</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Operating Expense:</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Salary Excl. Overtime</td><td>153.82</td><td>152.45</td><td>148.55</td><td>1384.35</td><td>1372.01</td><td>1336.94</td></tr><tr><td>Overtime</td><td>483.29</td><td>566.03</td><td>777.71</td><td>53.70</td><td>62.89</td><td>86.41</td></tr><tr><td>Stores</td><td>58.21</td><td>90.67</td><td>175.09</td><td>176.46</td><td>133.82</td><td>232.72</td></tr><tr><td>Fringe Benefit</td><td>38.58</td><td>30.95</td><td>29.67</td><td>162.22</td><td>132.15</td><td>121.05</td></tr><tr><td>General Expenses</td><td>128.62</td><td>154.91</td><td>154.45</td><td>379.43</td><td>366.44</td><td>671.73</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Total Operating Expense excl overhead(B):</td><td>862.52</td><td>995.00</td><td>1285.47</td><td>2156.17</td><td>2067.31</td><td>2448.85</td></tr><tr><td>Management & General Overheads (C)</td><td>332.00</td><td>472.00</td><td>199.67</td><td>829.00</td><td>981.00</td><td>375.37</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Total Operating Expense [D=B+C]</td><td>1194.52</td><td>1467.00</td><td>1485.13</td><td>2985.17</td><td>3048.31</td><td>2824.22</td></tr><tr><td>Operating Surplus(+)/Deficit(-) [E=A-D]</td><td>-597.69</td><td>-804.30</td><td>-535.94</td><td>-1030.87</td><td>-1325.50</td><td>-1773.09</td></tr><tr><td>Share Of FMI [F]</td><td>71.00</td><td>130.00</td><td>145.87</td><td>159.00</td><td>194.00</td><td>170.56</td></tr><tr><td>Share Of FME [G]</td><td>852.00</td><td>1292.00</td><td>530.28</td><td>2127.00</td><td>2684.00</td><td>1008.41</td></tr><tr><td>Net Surplus(+) / Deficit(-) [E=A-D]</td><td>-1378.69</td><td>-1966.30</td><td>-920.35</td><td>-2998.87</td><td>-3815.50</td><td>-2610.95</td></tr><tr><td>Cargo Handled (In Mmt)</td><td>0.932</td><td>1.225</td><td>1.953</td><td>2.141</td><td>2.083</td><td>1.489</td></tr><tr><td></td><td colspan="2">Projected Cargo 0.85 MMT</td><td></td><td colspan="2">Projected Cargo 2 MMT</td><td></td></tr><tr><td>Rate for recovery of Op. Exp excl Overheads [Factoring 5% increase in cost]</td><td colspan="2">106.55</td><td></td><td colspan="2">113.20</td><td></td></tr><tr><td>Proposed Rate</td><td colspan="2">107.40</td><td></td><td colspan="2">1132.72</td><td></td></tr></table>	<u>Statement Showing Berth-Wise Profitability Of Ore And Coal Berth Of Hdc Handling Iron Ore And Thermal Coal Only Respectively</u> (₹ in lakh)							Particulars	Ore Berth (Iron Ore Only)			Coal Berth (Thermal Coal Only)			2011-2012	2010-2011	2009-2010	2011-2012	2010-2011	2009-2010								Operating Income:														Cargo Handling Income	596.83	662.71	949.20	1954.31	1722.81	1051.13								Total Operating Income(A):	596.83	662.71	949.20	1954.31	1722.81	1051.13								Operating Expense:							Salary Excl. Overtime	153.82	152.45	148.55	1384.35	1372.01	1336.94	Overtime	483.29	566.03	777.71	53.70	62.89	86.41	Stores	58.21	90.67	175.09	176.46	133.82	232.72	Fringe Benefit	38.58	30.95	29.67	162.22	132.15	121.05	General Expenses	128.62	154.91	154.45	379.43	366.44	671.73								Total Operating Expense excl overhead(B):	862.52	995.00	1285.47	2156.17	2067.31	2448.85	Management & General Overheads (C)	332.00	472.00	199.67	829.00	981.00	375.37								Total Operating Expense [D=B+C]	1194.52	1467.00	1485.13	2985.17	3048.31	2824.22	Operating Surplus(+)/Deficit(-) [E=A-D]	-597.69	-804.30	-535.94	-1030.87	-1325.50	-1773.09	Share Of FMI [F]	71.00	130.00	145.87	159.00	194.00	170.56	Share Of FME [G]	852.00	1292.00	530.28	2127.00	2684.00	1008.41	Net Surplus(+) / Deficit(-) [E=A-D]	-1378.69	-1966.30	-920.35	-2998.87	-3815.50	-2610.95	Cargo Handled (In Mmt)	0.932	1.225	1.953	2.141	2.083	1.489		Projected Cargo 0.85 MMT			Projected Cargo 2 MMT			Rate for recovery of Op. Exp excl Overheads [Factoring 5% increase in cost]	106.55			113.20			Proposed Rate	107.40			1132.72		
<u>Statement Showing Berth-Wise Profitability Of Ore And Coal Berth Of Hdc Handling Iron Ore And Thermal Coal Only Respectively</u> (₹ in lakh)																																																																																																																																																																																																												
Particulars	Ore Berth (Iron Ore Only)			Coal Berth (Thermal Coal Only)																																																																																																																																																																																																								
	2011-2012	2010-2011	2009-2010	2011-2012	2010-2011	2009-2010																																																																																																																																																																																																						
Operating Income:																																																																																																																																																																																																												
Cargo Handling Income	596.83	662.71	949.20	1954.31	1722.81	1051.13																																																																																																																																																																																																						
Total Operating Income(A):	596.83	662.71	949.20	1954.31	1722.81	1051.13																																																																																																																																																																																																						
Operating Expense:																																																																																																																																																																																																												
Salary Excl. Overtime	153.82	152.45	148.55	1384.35	1372.01	1336.94																																																																																																																																																																																																						
Overtime	483.29	566.03	777.71	53.70	62.89	86.41																																																																																																																																																																																																						
Stores	58.21	90.67	175.09	176.46	133.82	232.72																																																																																																																																																																																																						
Fringe Benefit	38.58	30.95	29.67	162.22	132.15	121.05																																																																																																																																																																																																						
General Expenses	128.62	154.91	154.45	379.43	366.44	671.73																																																																																																																																																																																																						
Total Operating Expense excl overhead(B):	862.52	995.00	1285.47	2156.17	2067.31	2448.85																																																																																																																																																																																																						
Management & General Overheads (C)	332.00	472.00	199.67	829.00	981.00	375.37																																																																																																																																																																																																						
Total Operating Expense [D=B+C]	1194.52	1467.00	1485.13	2985.17	3048.31	2824.22																																																																																																																																																																																																						
Operating Surplus(+)/Deficit(-) [E=A-D]	-597.69	-804.30	-535.94	-1030.87	-1325.50	-1773.09																																																																																																																																																																																																						
Share Of FMI [F]	71.00	130.00	145.87	159.00	194.00	170.56																																																																																																																																																																																																						
Share Of FME [G]	852.00	1292.00	530.28	2127.00	2684.00	1008.41																																																																																																																																																																																																						
Net Surplus(+) / Deficit(-) [E=A-D]	-1378.69	-1966.30	-920.35	-2998.87	-3815.50	-2610.95																																																																																																																																																																																																						
Cargo Handled (In Mmt)	0.932	1.225	1.953	2.141	2.083	1.489																																																																																																																																																																																																						
	Projected Cargo 0.85 MMT			Projected Cargo 2 MMT																																																																																																																																																																																																								
Rate for recovery of Op. Exp excl Overheads [Factoring 5% increase in cost]	106.55			113.20																																																																																																																																																																																																								
Proposed Rate	107.40			1132.72																																																																																																																																																																																																								

		<p>It may be observed that the increase in the existing rate to the extent proposed is inevitable to facilitate recovery of at least the operating cost. It is also pertinent to mention that even with the proposed rate; the overheads allocable to the activity will remain uncovered. If Management & General overhead is to be recovered, the rate would have to be increased further to over ₹ 140.00 per MT for both Iron Ore and Thermal Coal.</p> <p>However, to avoid such a steep increase at one go, KOPT has proposed the increase only to cover the operating cost of running the plants at this stage.</p> <p>It is also pertinent to note that KOPT has recently placed an order for design, supply commissioning etc. of a new Stacker cum reclaimer for the Coal handling plant at a substantial cost to increase productivity of the coal berth. Now, unless the tariff is appropriately raised to cover the operating cost, the entire investment would become non remunerative. Further, as the major part of the operating cost is fixed in nature; and unless the same is covered by the tariff, it will have to be cross subsidized by other activities, which is not desirable.</p>
(c).	The reason for listing the cargo item 'Bran' to the proposed sl.no.16 instead of the existing sl.no.16, which has the effect of proposing a reduction of around 14% in the existing wharfage rate of Bran, to be clarified.	Bran, also known as miller's bran, is the hard outer layers of cereal grain . In the existing Scale of Rates there is a group called 'cereals and their products'. However, the cargo Bran is not classified with other food and cereal items and is presently classified with cargo of different type. Accordingly in the process of rationalizing the wharfage schedule, the same has been put in the category which deals with other food items. Whenever any such rationalization exercise is undertaken, some difference in rate is inevitable. While in case of Bran there has been reduction in rate but in some other cases there might be increase in rate also. It is also pertinent to mention that the handling of Bran at KOPT in last two three years is negligible and hence this change does not have any revenue impact.
(d).	The reason for not proposing any increase in the Demurrage charges in S.7 may be explained.	The existing rate of demurrage is considered sufficient for deterring unnecessary hold up of dock area by cargo interest. Further, KOPT has extended the facility of short term allotments to users to facilitate cargo storage and hence the income from demurrage is negligible. The increase in demurrage rate may not result in increased revenue.
(xiv).	The reason for deleting the cargo item 'other Ferrous metal' in the existing sl.no.14 and 'Polymer and other chemicals in bag' at the existing sl.no.16 of the wharfage schedule at S.4.1 to be explained.	In the process of rationalization of wharfage schedule, an attempt has been made to exclude usage of any term which creates interpretational problems at ground level. In fact no such classification is available in the Customs classification either. Accordingly, the cargo item 'other ferrous metal' has been deleted. In any case hardly any cargo with the said classification has been handled in recent past at KOPT.
(xv).	The reason for listing the cargo item 'Bitumen' to the proposed sl.no.17 instead of the existing sl.no.14, which has the effect of proposing an increase of around 110% in the existing wharfage rate of Bitumen, to be justified. In this regard, the KOPT is requested to furnish workings and analysis justifying the proposed increase in the wharfage rate.	Presently Bitumen is classified in the same group of other dry bulk cargo like Coking Coal, though the bitumen is handled in drums and not in bulk form. Bitumen, also known as Asphalt, is a sticky, black and highly viscous liquid or semi-solid form of petroleum . It is a substance classed as a pitch . However, Asphalt Pitch (including coal tar pitch) is presently classified in a different group. Considering the method of handling and extent of usage of wharf, it is appropriate to classify the bitumen in the same category of that of Asphalt Pitch. As mentioned above any such rationalization may result in increase or decrease in rate when the exercise is done for the first time. In case of 'Bran' the rationalization has resulted in lowering of tariff while in this case it has resulted in increase in tariff.
(xvi).	The KOPT has introduced wharfage charges for a new cargo item viz., 'All types of cargo handled in bags' at sl.no.17 of the proposed S.4.1. KOPT to furnish	The inclusion of the cargo item 'All types of cargo handled in bags' has been made to ensure that the cargo handled in bags are not charged at the higher rate applicable for unspecified cargo (Item Sl No-21). If this classification is not included then any new cargo, even when coming in bags, would be charged at the rate for unspecified cargo, which in our view may not be appropriate.

	detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charge for the said cargo item proposed to be introduced by KOPT.																																	
(xvii).	<p>The reason furnished by the KOPT for unbundling the cargo item ‘Project Material, Project Equipment, Machinery and spares’ from the existing sl.no.16 and proposing a separate entry in the wharfage schedule, which has the effect of proposing an increase of around 253% in the existing wharfage rate of the above mentioned goods, has been stated to be for recovery of cost as such cargo is extremely slow moving and high valued requiring care in handling. In this regard, the KOPT to furnish workings and analysis justifying the proposed increase in the wharfage rate.</p>	<p>The generic nomenclature of ‘‘Project Material, Project Equipment, Machinery and spares’ has created serious problem in classification for levy of charge. This problem has created a situation where similar cargo has been charged at different rates just on the basis of which customs tariff head the cargo is imported, which is not appropriate. For example when a cargo is imported under Chapter-98 of Customs tariff (which deals with Project Imports) we are presently classifying it as Project Cargo but if the same cargo is imported under any other chapter of Customs tariff we are charging it under unspecified category. As the extent of use of port infrastructure is not dependent on the chapter of customs classification it is considered that such practice is not appropriate. During last revision also the problem was duly highlighted to TAMP but the proposed change was not approved.</p> <p>So far as our reasoning of very slow moving nature of such cargo is concerned, the following position pertaining to HDC is presented for consideration of TAMP:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Total Cargo (in MT)</th><th>Total No. of Hooks worked</th><th>Average Hook Shift Output (MT per Hook per shift)</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>3090294</td><td>3813</td><td>810</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>3159254</td><td>1534</td><td>2059</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>1852063</td><td>1491</td><td>1242</td></tr></table> <table><tr><th>Year</th><th>Total Cargo (in MT)</th><th>Total No. of Hooks worked</th><th>Average Hook Shift Output (MT per Hook per shift)</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>108606</td><td>1095</td><td>99</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>225206</td><td>2120</td><td>106</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>181912</td><td>1583</td><td>115</td></tr></table> <p>As the average hook shift output is abnormally low compared to other dry bulk cargo, the unspecified cargo (including project cargo etc.) utilizes port infrastructure much higher than dry bulk cargo vis-à-vis quantity of cargo handled per vessel. Further, the weight of the total consignment is also not as high as that of the parcel load of a bulk vessel. Accordingly, at the existing rate the total charges being paid by Project Cargo is disproportionately low compared to any bulk vessel.</p>	Year	Total Cargo (in MT)	Total No. of Hooks worked	Average Hook Shift Output (MT per Hook per shift)	2010-11	3090294	3813	810	2011-12	3159254	1534	2059	2012-13	1852063	1491	1242	Year	Total Cargo (in MT)	Total No. of Hooks worked	Average Hook Shift Output (MT per Hook per shift)	2010-11	108606	1095	99	2011-12	225206	2120	106	2012-13	181912	1583	115
Year	Total Cargo (in MT)	Total No. of Hooks worked	Average Hook Shift Output (MT per Hook per shift)																															
2010-11	3090294	3813	810																															
2011-12	3159254	1534	2059																															
2012-13	1852063	1491	1242																															
Year	Total Cargo (in MT)	Total No. of Hooks worked	Average Hook Shift Output (MT per Hook per shift)																															
2010-11	108606	1095	99																															
2011-12	225206	2120	106																															
2012-13	181912	1583	115																															
(xviii).	<p>Under the existing S.4.5, a wharfage rate of ₹4.86 per tonne is prescribed for iron ore and a wharfage rate of ₹19.44 per tonne is prescribed for all cargo, discharged/ shipped at berth/ jetty meant for handling sea-going vessel. In the proposed Scale of Rates, the KOPT has merged both the above rates into a single rate of ₹23.33 per tonne, for the cargo discharged/ shipped at berth/ jetty meant for handling sea-going vessel. The reason for proposing to prescribe a common rate to be explained.</p>	<p>The existing tariff for Iron Ore was a promotional tariff. The extent of use of port infrastructure by Iron Ore is akin to other dry bulk cargo. Hence if the promotional tariff is to be taken away due to the same not being viable any more, the rate increase in % terms may look very high. Hence the % increase in case of withdrawal of any promotional rate should not be a benchmark to assess whether the increase is disproportionate or not.</p>																																

	Further, in case of iron ore, the said merger has the impact of effecting an increase of around 380% in the rate of iron ore. The KOPT has stated that the increase has been effected due to the deficit position of the Iron Ore activity. In this regard, the KOPT to furnish the workings so as to determine the additional income that may accrue to the port due to the proposed increase in the wharfage rate.	
(xix).	The basis for prescribing 50% of the wharfage for subsequent discharge of cargo at berth as per new note (b) in S.4.7 to be furnished. Also, the existing arrangement of levying of wharfage on the cargo discharged at the berth subsequent to overside discharge, to be also explained.	<p>Overside discharge deals with cases of discharge from vessels working in berths/jetty/dock buoy to another vessel/barge without passing through quay. For this operation 100% wharfage is leviable under the existing as well as proposed arrangement.</p> <p>For subsequent discharge of the same cargo from the second vessel/barge to quay a concessional rate of 50% wharfage has been proposed in place of 100% wharfage.</p>
(xx).	The KOPT has introduced On-board handling charges for a new cargo item viz., 'All types of cargo handled in drums and bags' at sl.no.3 of the proposed S.5.1. KOPT to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charge for the said cargo item proposed to be introduced by KOPT.	This cargo class has been included to ensure that any cargo handled in bags and drums are uniformly charged and does not attract the higher rate proposed for handling unspecified cargo like various types of Project Cargo, Machineries etc. If this cargo class is not introduced, then any cargo which is handled in bags or drums will attract the higher rate proposed for unspecified cargo, which is not appropriate, as handling cargo in bags/drums and handling large sized heavy weight and high value cargo are completely different.
(xxi).	The reason for proposing around 50% increase in the On-board handling charges of 'Car, any rubber tyred vehicle...' to be justified.	This charge is leviable only in case of cars landed from vessel by slings, which is rare but such operation is highly time consuming and needs special care to avoid damage. The increase has been proposed considering the above.
(xxii).	The reason furnished by the KOPT for proposing around 163% increase in the On-board handling charges of 'All other cargo....' is that the items falling under the said category are slow moving and high value items and require skilled deployment of labour. In this regard, the KOPT to furnish workings and analysis justifying the proposed increase in the On-board handling charges. Since the ground for seeking the	<p>The abnormally low productivity of such cargo is highlighted in the table provided while replying to the query sl no (xvii) above.</p> <p>It may be observed that while for handling of 18.52 lakh MT of Coking Coal 1491 hooks were required to be deployed during 2012-13, compared to 1583 hooks deployed for handling of Unspecified cargo (including Project Cargo etc.) for handling of only 1.82 lak MT.</p> <p>The requirement of onboard labour for handling of unspecified cargo is over ten times than that of dry bulk cargo like Coking Coal. As the onboard charge covers cost of deployment of on board labour, the proposed rate is fully justified.</p>

	increase under this category is that the cargo are slow moving and high value items and require skilled deployment of labour, the nomenclature of the tariff item contained at the proposed sl.no.6 to be made more explicit, so as to give an indication of covering such type of cargo.	
(xxiii).	The existing S.6.1 at sl.no.4 prescribes separate shore handling charges for tipping of thermal coal wagon by Wagon tipper, manual unloading coal and for transfer of thermal coal (other than through mechanical system). Similarly, the existing S.6.1 at sl.no.5 prescribes separate shore handling charges for tipping of iron ore wagon by Wagon tipper, manual unloading of iron ore and for transfer of iron ore (other than through mechanical system). Now, in the proposed Scale of Rates, a single rate at sl.no.4 for unloading of thermal coal/ iron ore/ iron ore pellets wagon by wagon tippler has been proposed. In this connection, the KOPT to clarify/ furnish the following:	<p>The total tariff for manual unloading and transfer of thermal coal/ Iron Ore to quay, as per the existing SoR, is much higher than the consolidated charge for both the said operation for other cargo. This was considered in appropriate. Accordingly, only a single rate for the said operations for all types of dry bulk cargo has been proposed.</p> <p>As mentioned above, the aforesaid change will not increase the rate of handling of such cargo. Further, we normally do not provide such operations. The rates for such handling of Thermal Coal and Iron Ore have been kept only to deal with a situation of in case the mechanical system fails and KOPT decides to provide the services.</p>
(a).	The reason for deleting the rate for manual unloading of thermal coal/ iron ore wagon, the rate for transfer of thermal coal/ iron ore (other than through mechanical system), to be explained.	
(b).	KOPT to furnish workings and analysis justifying the proposed increase in the shore handling charges of thermal coal and iron ore.	
(c).	If the intention of the KOPT is to propose a composite rate for shore handling of iron ore/ thermal coal, the services already prescribed in the existing Scale of Rates to be listed in the form of Note in the proposed Scale of Rates.	
(xxiv). (a).	The reasons for proposing changes in the tariff item at	Besides the above, the only change that has been effected is clubbing the tipping charge of both Thermal Coal and Iron Ore under a single group and

	sl.no.5 of S.6.1 has not been furnished by the port in the revised Form – 1. KOPT to furnish the same.	also include the Iron Ore pellets in the same group. The clubbing of tipping charge of Thermal Coal and Iron Ore was proposed during last revision also as the cost of tipping is essentially fixed in nature and does not vary with type of cargo tipped. The same has been proposed again.
(b).	The KOPT to also explain the reason for removing the existing reference given to berth no. 2 and 8 of HDC in the proposed provision.	The contractor engaged for equipping Berth No-2 & 8 has abandoned the contract and action for finding a new contractor in its place is underway. Further, KOPT has already decided to initiate action for tendering of the shore handling activity of Berth No-4B of HDC. Now, it is considered appropriate to have a uniform rate structure for identical activities at shore for different berths. Accordingly a common rate for the same has been proposed.
(xxv).	The reason for deleting the existing note no.(iv) in 'Note for Section 6' to be explained.	As mentioned above earlier, the total charge for unloading of wagon and shore transfer to quay of thermal coal was much higher than the same activities of other dry bulk cargo. At that time we had included a provision for giving rebate of 30%, if such activities are undertaken at the option of the port. However, now we have proposed a uniform rate structure for the said activities for all cargo effectively lowering the rates for Thermal Coal and accordingly, the rebate is no longer viable.
(xxvi).	The KOPT has introduced Loading/ Unloading/ Restacking charges for Dry bulk cargo loaded/ unloaded from Wagon at ₹49.50 per MT and Dry bulk cargo loaded/ unloaded from Truck at ₹31.68 per MT, at sl.no.6 of the proposed S.9. KOPT to justify the proposed rates with cost details supported by workings.	In recent past to tide over the situation of abandonment of contract by the contractor engaged for equipping Berth No-2& 8, KOPT had invited a tender for loading of dry bulk cargo into wagons and trucks. The rates obtained through competitive bidding were as below: Loading into wagons-₹25.00 per MT Loading into Trucks-₹16.00 per MT The said rates are dependent on the cost of HSD, which is rising very fast while the rate as per the Scale of Rates would be valid for three years. If KOPT provides such service then some overhead will have to be absorbed. Taking all these into consideration, the rates of the said activities have been proposed, which is considered to be reasonable.
(xxvii).	The reason for deleting the existing note no.(a) in S.10.1, which prescribes rebate in the wharfage and on-board charges in respect of crude oil handled at HDC to be explained.	The rate for handling of Crude beyond a threshold limit has already been prescribed in the rate structure itself. Hence the said note is no longer required.
(xxviii).	Similarly, the reason for deleting the existing provision note no.(b) in S.10.2, which prescribes rebate in the wharfage in respect of crude oil handled at KDS to be explained.	The rate for handling of Crude beyond a threshold limit has already been prescribed in the rate structure itself. Hence the said note is no longer required.
(xxix).	In the proposed note no.(iii) in S.13.1, the KOPT has proposed that incase of Over dimensional containers, the rate will be 1.25 times the rate for normal transshipment container. In this context, KOPT to clarify the following:	
(a).	Whether the reference Over dimensional containers in the said note, means 'Over dimensional transshipment containers' or 'normal Over dimensional containers'.	Clause-13 relates to transshipment containers and the note (iii) there-under relates to over dimensional transshipment containers.

(b).	The basis for prescribing the rates for Over dimensional containers at 1.25 times the rate of normal transshipment container to be furnished.	The rate of normal over dimensional containers is 1.25 times of that of normal container. Therefore for over-dimensional transshipment containers also the charge has been proposed at 1.25 time of normal transshipment container rate.												
(xxx).	The existing rate at sl.no.1 of S.14.1 which prescribes miscellaneous charges for shifting of containers on board via quay head, has been bifurcated into two viz., shifting of containers on board via quay head without port labour and shifting of containers on board via quay head with port labour, and accordingly, two different rates have been prescribed. Also, a new rate has been introduced to cover instances where shifting of containers on board not via quay head and by deploying port labour. In this connection, the KOPT to furnish the following:													
(a).	The reason for bifurcating the existing charge into two categories to be explained.	There is a small difference between operation of KDS and HDC as in HDC KOPT provides onboard labour which KDS does not. Difference in interpretation has arisen on the charges to be levied for the said operation in HDC and KDS creating customer dissatisfaction. To do away with such issues, a clear provision has been created now.												
(b).	The reason for proposing a new rate for shifting of containers on board not via quay head and by deploying port labour.	As mentioned above, HDC provides on-board labour and accordingly the new rate for the said operation with supply of labour has been prescribed as such shifting is limited on board the vessel.												
(c).	The KOPT to also explain the rates levied presently for handling such type of containers.	Presently at HDC is charging the rate specified for Lift on/ Lift off /Restacking by port equipment [S.14.1 (4)] and RMQC Charge as no specific rate for providing on board labour for such operation is there in the existing Scale of Rates. In the proposal a specific rate for shifting of container on board not via quay by deployment of port labour has been included.												
(d).	KOPT to furnish workings and analysis justifying the rates proposed for the said three activities.	The rate has been proposed at par with the existing rate of Lift on/ Lift Off/ restacking of container by port equipment.												
(xxxi).	The reason for proposing 50% increase in the rates for supply of power to Reefer containers to be justified.	<div>The Authority may be aware that the cost of electricity has gone up substantially over the last two years. As an example it may be seen from the table showing purchase cost of electricity for Dock Zone HDC as below:</div> <table><tr><th>Month</th><th>KWH</th><th>Bill Value (₹)</th><th>Effective Rate (₹)</th></tr><tr><td>April 2011</td><td>1798000</td><td>86.87 lakh</td><td>4.83/KWH</td></tr><tr><td>April, 2013</td><td>1553600</td><td>114.03 lakh</td><td>7.33/KWH</td></tr></table> <div>Besides the cost of maintaining the internal power supply facility for the said service has also increased over the years.</div> <div>Considering the steep rise in Electricity tariff, the proposed rate is absolutely</div>	Month	KWH	Bill Value (₹)	Effective Rate (₹)	April 2011	1798000	86.87 lakh	4.83/KWH	April, 2013	1553600	114.03 lakh	7.33/KWH
Month	KWH	Bill Value (₹)	Effective Rate (₹)											
April 2011	1798000	86.87 lakh	4.83/KWH											
April, 2013	1553600	114.03 lakh	7.33/KWH											

		justified.								
(xxxii).	The reason for rewording the existing provision at sl.no. 4 of the proposed S.14.1 to be explained.	The same has been done for better understanding and clarity at the ground level.								
(xxxiii).	The KOPT at sl.no.10 of S.14.1 has introduced a charge of `500/- per TEU for gate delivery/ receiving charge on container on which Composite Box rate is not levied. In this regard, KOPT to clarify/ furnish the following:									
(a).	The charges presently levied on such containers.	Presently only charges for lift-on/ lift-off at yard, if provided by port, is being levied.								
(b).	Furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charge for the said service.	This rate is not based on any cost. It is simply a proposal for recovery of some cost element for involvement of port manpower and documentation in the process of delivery/receiving where composite box rate, which includes wharfage, is not realised. The number of such event is insignificant. Similar provision already exists for cargo at Section 16.1, Sl. 7 under Miscellaneous Charges at Part III. In absence, of such provision in the Scale of Rates, confusion often exist in recovery of charges, when such situation has arisen.								
(xxxiv).	The KOPT at sl.no.11 of S.14.1 has introduced a charge of ₹120/- per TEU for on-board lashing/ de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents. In this regard, KOPT to clarify/ furnish the following:									
(a).	The charges presently levied for such services provided to the containers.	Port envisaged undertaking this service as a new service. Presently in some, cases, port only act as a facilitator between the vessel agent and private service provider of such services, who used to charge for their service.								
(b).	Furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charge for the said services.	<table><tr><th colspan="2">Detailed working for on-board lashing/ de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents</th></tr><tr><td>Estimated rate payable to private agency per TEU (as per market survey)</td><td>₹ 83/-</td></tr><tr><td>Add: Mgmt. & Gen. Overhead @ 45% (Container sub-activity)</td><td>₹ 37/-</td></tr><tr><td>Total rate per TEU</td><td>₹ 120/-</td></tr></table> KOPT proposes to realise only direct overhead (Mgmt. & Genl.) on the cost to users. No other overhead or return is being considered.	Detailed working for on-board lashing/ de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents		Estimated rate payable to private agency per TEU (as per market survey)	₹ 83/-	Add: Mgmt. & Gen. Overhead @ 45% (Container sub-activity)	₹ 37/-	Total rate per TEU	₹ 120/-
Detailed working for on-board lashing/ de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents										
Estimated rate payable to private agency per TEU (as per market survey)	₹ 83/-									
Add: Mgmt. & Gen. Overhead @ 45% (Container sub-activity)	₹ 37/-									
Total rate per TEU	₹ 120/-									
(xxxv).	The KOPT at sl.no.12 of S.14.1 has introduced a charge of ₹1000/- per TEU for export load containers entering after the cut off period or export load containers made ready after the cut off period for readiness. In this regard, KOPT to clarify/ furnish the following:									
(a).	The charges presently levied	Presently, there is no charge.								

	on such containers.	
(b).	Furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charge for such container.	No cost element has been considered for the proposed charge. This is simply a penalty for failure to enter the export container in time. This delay often affects vessel operation and sailing, thus port's overall work planning get disturbed.
(xxxvi).	The basis for proposing demurrage charges for over dimensional containers at two times the rates applicable for the respective size and type of container, at note no.2(b) of Note for Section 15, to be justified.	Any over dimensional container used to occupy atleast two container storage slots, if not more, of normal container in container storage yard. Considering the above position, the demurrage for over dimensional container has been proposed at two times the rate for normal container.
(xxxvii).	The basis for proposing application of demurrage charges of coastal container as demurrage charges for IWT containers, at note no.14 of Note for Section 15, to be explained.	For IWT containers, although there is separate composite box rate for handling, there is no separate demurrage rate for storage inside the docks in the existing Scale of Rates. Therefore, this note has been proposed, with the understanding that IWT container should atleast enjoy the rebate in such rates like coastal container in relation to foreign container.
(xxxviii).	The increase proposed in the range of 10% to 178% in the various Miscellaneous charges prescribed at S.16.1 to be justified.	<p>Due to wage revision and DA rise the existing cost of deployment of Port labour /staffs has gone up substantially. The proposed rate has been arrived at duly considering the present pay structure of the employees.</p> <p>The fuel cost for running locomotive has increased substantially due to change in Govt policy of HSD pricing. The maintenance cost and other allied costs has also increased substantially. Further the Railway activity of KOPT is running in deficit and the Authority is not allowing the said deficit to be cross-subsidized. Accordingly, there is a pressing need to increase in the railway charges whose costs have multiplied over the years.</p> <p>In general an attempt has been made to generate additional revenue through miscellaneous services which are a special services requisitioned by specific users and not levied across all customers, so that the users are not burdened with high increase in basis charges.</p> <p>The rate of Mobile Harbour Crane has been arrived at duly considering the Capital Cost, Operating Cost, ROCE and the expected cargo throughput and the same is not linked to any specific contract.</p>
(xxxix). (a).	Instead of the existing rate of ₹12/- per axle per day prescribed for stabling charge on non-commissioned wagon, the KOPT has now proposed that the rate as notified by the Railway Board from time to time would be levied. In this regard, the KOPT has stated that this arrangement is due to the substantial deficit of the KDS railways and also since the existing rate is very low as compared to the infrastructure used. In this connection, it is stated that the KDS Railways has always been in deficit in the past. Therefore, the need now felt by KOPT for now proposing levy of the rates as notified by the Railway	It is a fact that KDS railway is always been in deficit in the past and every time the Authority used to raise this issue at the time of undertaking the general revision of Scale of Rates of KOPT. The deficit in the said activity was not allowed to be cross-subsidised from the other activity by the Authority. The proposed provision is only a step to generate higher revenue to reduce the deficit in the railway activity. As the service is railway service, it is more logical that charges should be similar to that of railways.

	Board to be explained.																						
(b).	KOPT to clarify whether fixation of rates for stabling falls under the purview of the Authority or the Indian Railways.	Indian Railways only notifies Local haulage Charge, Terminal Charge and Wagon Demurrage charge for port railways. There is no stipulation for getting the approval of Indian Railways for levy of charges for other railway services, which port may provide to its users. In the past, such rates were all along approved and notified by the Authority.																					
(XL).	KOPT has introduced hire charges for hiring of Excavators at sl.no.12(p) of S.16.1. KOPT to justify the proposed charge by furnishing working in the format prescribed by the Authority.	<p>Presently KOPT does not have any excavators which are primarily used for fire fighting at coal stockyard and for some miscellaneous requirements. At HDC the same is hired through periodical contracts. The proposed rate has been arrived at considering the present hire rate with some addition for expected rise in hire cost in coming years for increase in fuel and labour cost and standard overhead of HDC. A working is as under:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Excavator Rate Analysis:</th><th></th><th>Unit</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Present Cost of Hiring (2 year old rate, New Tender invited but price offer not opened as yet)</td><td>1258.75</td><td>per hour</td></tr> <tr> <td>Estimated increase new hiring Rate (10% compounded annually due to high rise in fuel and labour cost)</td><td>264</td><td>per hour</td></tr> <tr> <td>Sub Total:</td><td>1523</td><td>per hour</td></tr> <tr> <td>Standard Overhead allocation (19.25%)</td><td>293</td><td>per hour</td></tr> <tr> <td>Sub total:</td><td>1816</td><td>per hour</td></tr> <tr> <td>Rate proposed:</td><td>1813</td><td>per hour</td></tr> </tbody> </table> <p>In this regard it may also be mentioned that presently this cost is absorbed under Mngt & Gen Overhead and charged through tariff to all users. However, it is now considered appropriate that the cost of this service should be paid by the customers who will be availing the same and not by all.</p>	Excavator Rate Analysis:		Unit	Present Cost of Hiring (2 year old rate, New Tender invited but price offer not opened as yet)	1258.75	per hour	Estimated increase new hiring Rate (10% compounded annually due to high rise in fuel and labour cost)	264	per hour	Sub Total:	1523	per hour	Standard Overhead allocation (19.25%)	293	per hour	Sub total:	1816	per hour	Rate proposed:	1813	per hour
Excavator Rate Analysis:		Unit																					
Present Cost of Hiring (2 year old rate, New Tender invited but price offer not opened as yet)	1258.75	per hour																					
Estimated increase new hiring Rate (10% compounded annually due to high rise in fuel and labour cost)	264	per hour																					
Sub Total:	1523	per hour																					
Standard Overhead allocation (19.25%)	293	per hour																					
Sub total:	1816	per hour																					
Rate proposed:	1813	per hour																					
(XLi). (a).	The KOPT to explain the reason for removing the existing reference given to berth no. 2 and 8 of HDC in the proposed provision at sl.no.13, 14 and 15 of S.16.1.	<p>In the proposal submitted for the last revision KOPT had proposed to levy the charge across all berths wherever such facility was to be given. However, TAMP while notifying the rates had inserted the berth nos.</p> <p>As mentioned earlier, KOPT has taken an in principle decision to equip the berths progressively and in fact Berth No-4B has already been provided with MHC facility.</p> <p>In order to have a uniform rate for such facilities across the berths, KOPT has again proposed the said charges without reference to any berth.</p>																					
(b).	The actual per day productivity of one no. of MHC for the dry bulk cargo may be furnished year-wise and cargo-wise during the last three years.	Please note that productivity benchmark was fixed for two MHCs taken together and accordingly, separate assessment of productivity for each MHC has not been made and is not available. As both the MHCs was identical, for one MHC we have proposed 50% of the productivity of two MHCs taken together in case due to any operational reason only one MHC is deployed.																					
(c).	The reason for proposing a note (e) at sl.no.13 of S.16.1, stating that the rate without any MLP will be levied in case of any cargo other than dry bulk cargo, to be explained. The rate for handling cargo other than dry bulk cargo to be also linked to MLP following the approach adopted in the case of the dry bulk cargo.	<p>We have not used the MHC for handling of any cargo other than dry bulk cargo so far. In case of break bulk the size and weight of packages vary widely. These attributes have a direct bearing on the speed of each move and weight handled during each lift and finally on the productivity.</p> <p>In view of the above we have not proposed any benchmark productivity for cargo other than dry bulk cargo.</p>																					
(d).	The KOPT during the proceedings relating to its general revision in December 2006 as well as in November 2010 had	KOPT has considered the income to be earned from the cleaning charge from the different cargo in the cost statement. The final cost statement with change still shows ROCE deficit position. Accordingly, if the ambit of the cleaning charge is not approved then the additional revenue considered from the same																					

	<p>proposed to enlarge the scope of the existing provision relating to cleaning charges so as to include all types of ore and finished fertilizers, clinkers, sugar, mill scale, pulses, and any other dry bulk cargo. On both the occasions, the Authority in its Order of December 2006 as well as in its Order of November 2010 had categorically stated that since the KOPT had been handling the cargo proposed to be covered for levy of cleaning charge even before the review of its tariff without any additional levy towards cleaning charge, the then existing charges would therefore cover the service of cleaning also. As such, the then proposed extension of the then existing provision to cover the above mentioned cargo items was not approved. Even now, the KOPT has not brought out any justification for enlarging the scope of levy of cleaning charges.</p>	<p>would have to be met through increase in wharfage.</p> <p>However, KOPT reiterates that the ambit of the charge has been expanded considering the requirement of cleaning due to nature of the cargo and it is more appropriate to realise the same under cleaning charge from the specific users.</p>
(XLii). (a).	<p>The 50% increase proposed in the various Permit and Licence charges prescribed at S.17.1 to be justified with necessary analysis.</p>	<p>The permit and licence charges of KOPT remain unrevised for more than 10 years. It was only during the general revision of Scale of Rates in 2011, the rates were increased by 8%, whereas there was manifold increase in the cost, even if only the general price index is considered since 2001. In this backdrop and with deficit in overall cost position, the proposed 50% increase in permit and licence is unavoidable, otherwise the overall impact on other tariff items may be severely adverse.</p>
(b).	<p>The reason, for proposing around 363% increase in the Stevedoring Licence/ Handling Agents licence at sl.no.12 of S.17.1 and for proposing around 394% increase in the Permit for using Truck Terminal at HDC/ KDS per truck/ lorry/ trailer at sl.no.16 of S.17.1, to be furnished justifying the proposed rate.</p>	<p>The license fee for the stevedoring License has been proposed in terms of the new stevedoring policy adopted by the Central Government. As the activities of the Handling Agents are akin to the activities of Stevedores and also the existing rate is similar to that of Stevedoring licence, the rate of license fee for Handling Agents has also been prescribed following the principles of set in the existing SOR.</p> <p>The existing rate of using Truck Terminal was very low, if not negligible. As a result, the trucks/lorries used to occupy the space in the Truck terminal for unnecessarily longer periods thereby restricting use of the facility by other genuine users. The present revenue generated from the Truck Terminal is not even able to cover the running cost of the same in the form of manpower, security etc. And thus requires to be cross subsidised from the revenue from other activities. To retrieve from the aforesaid situation the proposed hike in the rate for truck terminal is absolutely essential. The Authority is requested to consider the same.</p>
(XLiii).	<p>The reason furnished by the KOPT in the revised Form – 1 relating to changes proposed in the note (2) of S.18.1 is not clear. KOPT to</p>	<p>A revised proposal on Ship Breaking charges has been sent to TAMP.</p> <p>(This position has been brought out in the earlier part of this Order in paragraph 8.2.)</p>

	clarify the same.	
(XLiv).	In case of Ship breaking charges, as per the existing note at sl.no.2 of S.18.1, the rate of ship breaking included the charge for occupation of berth as well as the adjacent area. Under the proposed arrangement, the rate of ship breaking includes the charge for occupation of berth but excludes the charge for occupation of land adjacent to berth for which, the rates as prescribed in the Rent Schedule would be applicable. Accordingly, the KOPT has also proposed deletion of existing S.18.3 and S.18.4, which prescribes charges for additional land area and increase in the specified period if no additional land is available. In this connection, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
(a).	KOPT to confirm whether the reduction proposed in the ship breaking charges (i.e. from the existing ₹138/- per LDT to the proposed ₹120/- per LDT), is on account of exclusion of the component relating to charge for occupation of land adjacent to berth.	
(b).	KOPT to furnish analysis to show that the reduction to the tune of ₹18/- per LDT, represents the charges relating to occupation of land adjacent to berth.	
(XLv).	The reason for deleting existing S.18.7, which prescribes rebate in case of completion of ship-breaking before the specified period, to be explained.	
(XLvi).	The reason for deleting existing S.18.8, which exempts vessels arriving at KOPT for dismantling only, from the payment of port dues and pilotage, to be explained.	
(XLvii).	The reason for deleting existing S.18.9, which prescribes a reduced level of berth hire and mooring hire for the vessel awaiting	

	breaking, may be explained. KOPT to also clarify what charges would be levied by the KOPT in case of such vessels.	
(XLviii).	The reason for deleting existing S.18.12, which prescribes rebate for undertaking ship breaking at KOPT, to be explained.	
(XLix).	<p>The charges for dry dock are prescribed for occupancy of the vessel upto 10 days. For the period from 11th to 30th day of occupation, under the existing arrangement, 125% of the rates applicable for the period upto 10 days is levied. For occupation beyond 30 days, 150% of the rates applicable for the period upto 10 days is levied. Under the proposed arrangement, for occupation from 11th to 30th day, 150% of the rates applicable for the period upto 10 days is proposed to be levied and for occupation beyond 30 days, 200% of the rates applicable for the period upto 10 days is proposed to be levied. Given that the rates for the period upto 10 days has already been proposed to be increased by around 4%, the</p>	<p>When a vessel is allotted dry dock, then other than dry dock hire charges, KOPT gets docking/undocking charges, charges for laying of special keel blocks, charges for removal/repositioning of keel blocks etc. of which the docking/undocking charges bear a substantial amount. Hence, for the purpose of increasing revenue, the objective of port may be to encourage 'more vessels to dry dock for less period of occupation' rather than 'less vessels to dry dock for more period of occupation'. Keeping that in mind, extra charges are levied for higher occupation period. It has been observed that though in the existing scale of rates, the extra charges were imposed beyond 10 days, the general tendency of the vessels is to occupy dry dock for long period and, in most of the cases, they increase their occupation period in stages after those are dry docked which hampers the total dry dock planning for all vessels requisitioned for dry docks. Hence, to discourage this tendency, further increase in rates from 11th to 30th day & beyond has been proposed. Further, it would be more logical if the slab from 11th to 30th day is broken up in two stages like 11th to 20th day (150% of basic rate) & 21st to 30th day (175% of basic rate) in KOPT in the line of the existing scale of rates in Mumbai Port dry docks.</p>

	reason for proposing further increase in the rates relating to the period of occupation from 11 th to 30 th day and the period beyond, to be justified.	
(L).	The proposal of the port for seeking around 248% increase in the charges for removal or repositioning of each block of a foreign going vessel and for proposing around 335% increase in the charges for removal or repositioning of each block of a coastal vessel, to be justified with necessary workings in this regard.	The removal or repositioning of blocks while the vessel is kept on these in dry dock, is a skilled job. Since the strength of workmen in this skilled job is gradually coming down because of superannuation, it is being compensated by putting more supervisory work by the concerned offices using more unskilled labours or ex-servicemen. This increases the cost of work. Hence, to recover the cost, higher increase in charges on this account has been proposed.
(Li).	The proposal of the port for seeking around 306%, 653% and 914% increase in the rate of hiring 25 tonne crane, 7 tonne crane and upto 6 tonne crane for repair and other work related to foreign going vessels at S.19.9 may be justified with necessary workings in this regard. Similarly, the proposal of the port for seeking around 480%, 712% and 982% increase in the rate of hiring 25 tonne crane, 7 tonne crane and upto 6 tonne crane for repair and other work related to coastal vessels at S.19.9 to be justified with necessary workings in this regard.	All the dry dock cranes excepting one 7 Tonne crane in KPDD-2, have outlived their economic life long back and require early replacement. The above increase has been proposed keeping in mind the service of new cranes that would be installed replacing the existing cranes.
(Lii).	KOPT has introduced charges for hiring of Scissors Lift and Air Compressors at sl.no.4 and 5 of S.19.9. KOPT to justify the proposed charges for hiring of Scissors Lift and Air Compressors by furnishing working with cost elements considered to arrive at each of the proposed charges.	<p>The Scissors Lift is not available for operation for more than 2 years due to lack of operator, maintenance support etc. Further, demand for it by the dry dock users is also very low. It is most likely that it would be withdrawn from dry dock service. Hence, the issue of this equipment may be withdrawn from tariff point of view.</p> <p>Similarly, the Air compressor also is not available for operation for long time due to lack of manpower. Further, demand for it by the dry dock users is also very low. It is most likely that it would be withdrawn from dry dock service. Hence, the issue of this machine may be withdrawn from tariff point of view.</p>
(Liii).	The KOPT has proposed to introduce a new note to levy double the proposed rate for hire of 25 tonne crane, 7 tonne crane and upto 6 tonne crane, if the crane is booked beyond normal shift hours. Similarly, for providing Scissors lift and Air Compressor services for repair and other work at the dry dock, the port has	Normally, the demand of use of the dry dock cranes beyond normal working hours is low and booking is done for emergency requirement. But booking of these cranes in the evening hours or at night attracts extra electricity charges at higher rate levied by CESC from their peak load consideration. Hence, to compensate this, twice the prescribed rate has been proposed.

	proposed to levy twice the prescribed rates, if the said equipment are required beyond the normal hours, on the ground that working beyond normal shift will involve payment of overtime. In this regard, it may be recalled that during the last general revision of KOPT in 2010, when the KOPT had proposed similar provisions, the Authority in its Order of November 2010 had rejected the proposal of the port on the ground that it is not in favour of recognising overtime charges as the ports are expected to render service, round the clock and that the basic charges are recovered by KOPT from these tariff items even in the extended hours of working. In view of this position, the Authority may not be in a position to accord approval to the proposal of the port.	
(Liv). (a).	The KOPT to furnish the basis for the proposed levy of anchorage charges on vessels workings at Sandheads.	Presently there are no specific rates for anchorage for vessels anchored at Sandhead for operations like trans-loading. As KOPT is considering establishing such operations, there is a need for having a levy in this regard. The rate proposed is in line with the proposed anchorage charge of any other river anchorage. As this is new rate the rate for coastal vessel has been arrived at following the Govt guidelines.
(b).	The KOPT to furnish the existing tariff arrangement followed in such cases.	As mentioned above, the trans-loading type of operation is yet to be started and hence question of levy of such charges has not arisen.
(Lv).	Under the existing arrangement, additional charges per complete voyage or for each leg are prescribed on coastal vessels carrying passengers. Now, the KOPT has proposed introduction of additional charges per complete voyage or for each leg on foreign going vessels carrying passengers on the ground that it expects foreign cruise vessels. The KOPT to furnish the basis to arrive at the proposed charge. Also, list down the additional services that would be rendered to the cruise vessels.	Since there are additional charges for coastal vessels of this type, it is from that logic that such rate has been proposed for foreign vessels under this category, as the same would be availing the port passenger terminal facilities where intense civic and immigration facilities are required.
(Lvi). (a).	Similarly, KOPT has introduced charges for the	The working is indicated below:

	providing pneumatic fenders at Sl. No. 9 under S. 23.1. KOPT to justify the proposed charge furnishing working with cost elements considered to arrive at the proposed charge. It may be recalled that in the Order of November 2010, in the absence of details of the cost elements forming part of the proposed rate, the Authority has not approved the rates proposed by KOPT for hiring out pneumatic fenders. Now also, in the absence of requisite details, the Authority may not be in a position to prescribe rates for pneumatic fenders.	<table><tr><td>Capital Cost of Fenders (₹)</td><td>9276916.00</td></tr><tr><td>Life of the Assets</td><td>8 years</td></tr><tr><td>Maintenance Cost</td><td>10%</td></tr><tr><td>Estimated Usage (30%)</td><td>1314 fender Days</td></tr><tr><td>Operating Cost:</td><td></td></tr><tr><td>i) Depreciation</td><td>1159614.50</td></tr><tr><td>ii) Maintenance Cost</td><td>927691.60</td></tr><tr><td>Sub Total:</td><td>2087306.10</td></tr><tr><td>Overhead (92% of op cost)</td><td>1920322.00</td></tr><tr><td>ROCE (16%)</td><td>1484307.00</td></tr><tr><td>Revenue Requirement in ₹ per fender day</td><td>4180.00</td></tr><tr><td>Cost of providing launch for fixing/ unfixing of fender</td><td>1320.00</td></tr><tr><td>Recoverable Charge (₹ per fender per day)</td><td>5500.00</td></tr></table>	Capital Cost of Fenders (₹)	9276916.00	Life of the Assets	8 years	Maintenance Cost	10%	Estimated Usage (30%)	1314 fender Days	Operating Cost:		i) Depreciation	1159614.50	ii) Maintenance Cost	927691.60	Sub Total:	2087306.10	Overhead (92% of op cost)	1920322.00	ROCE (16%)	1484307.00	Revenue Requirement in ₹ per fender day	4180.00	Cost of providing launch for fixing/ unfixing of fender	1320.00	Recoverable Charge (₹ per fender per day)	5500.00
Capital Cost of Fenders (₹)	9276916.00																											
Life of the Assets	8 years																											
Maintenance Cost	10%																											
Estimated Usage (30%)	1314 fender Days																											
Operating Cost:																												
i) Depreciation	1159614.50																											
ii) Maintenance Cost	927691.60																											
Sub Total:	2087306.10																											
Overhead (92% of op cost)	1920322.00																											
ROCE (16%)	1484307.00																											
Revenue Requirement in ₹ per fender day	4180.00																											
Cost of providing launch for fixing/ unfixing of fender	1320.00																											
Recoverable Charge (₹ per fender per day)	5500.00																											
(b).	With reference to the note that incase the fenders are required to be deployed in any place other than the areas specified in sl.no.9, the KOPT has proposed to levy additional cost towards to and fro transportation. However, no rate has been proposed. Therefore, a rate in this regard to be proposed supported by cost details.	Fenders can be moved by use of tugs/ launches etc. The existing as well as proposed Scale of Rates have specific rate for hiring of tugs/ launches etc., which would be levied in case of deployment. In view of the same, no separate rate for the said activity has been specifically indicated.																										
(Lvii).	<p>Though the KOPT has proposed 20% increase in the shifting charges for shifting within KDS, HDC or between KDS and HDC in S.24.11, the KOPT has proposed around 650% to 830% increase in the minimum charges to be levied in case of shifting of coastal and foreign going vessels, on the ground of recovering the minimum charge as proposed by it for operation of tug at S.24.16. In this connection, the KOPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>The proposed S.24.16 prescribes minimum charges for use of tugs on two types of vessels viz., Vessel not exceeding 1000 IHP and Vessel exceeding 1000 IHP. The reason for adopting the usage charges of tugs</p>	<p>The rates provided in the existing Scale of Rates/ proposed Scale of Rates at clause S.24.16 are the rates for the type of KOPT tugs/despach vessels/survey vessel etc., which may be used against requisitions only. The IHP mentioned in the clause is in relation to such tugs/despach vessels/survey vessel etc.</p> <p>Therefore, there is no question of proposing any usage charges of tugs relating to vessel exceeding 1000 IHP as observed herein by the Authority.</p>																										

	relating to Vessel exceeding 1000 IHP to be justified.	
(Lviii).	The reason for altering the existing slab structure prescribed for stayal of vessel less than 200 tonnes as proposed under sl.no.1 of S.27.1 may be explained with necessary analysis and justification. It may be recalled that in the Order of November 2010, in the absence of KOPT providing the details of the additional revenue that may accrue to it due to the proposed change, the Authority had not approved the said arrangement. Now also, in the absence of requisite details, the Authority may not be in a position to prescribe the proposed rates.	<p>The Authority may kindly recall that during the last revision also KOPT had proposed to alter the slab structure. The reason for the same is that due to very low charge the said small boats some times show a tendency to stay inside dock for shelter which creates congestion in the impounded dock system. By altering the slab structure KOPT intends to create disincentive for such incidences. The rate structure has been proposed considering the same.</p> <p>The Authority may kindly appreciate that the alteration of the slab structure for small boats has not been made with an intention to earn additional revenue, which in any case is negligible, but it is only an attempt to solve the problem mentioned above.</p> <p>TAMP may accordingly consider the proposal accordingly.</p>
(Lix).	The proposal of the port for seeking around 50% increase in the registration charges, annual licence fee and charges for extension of annual licence in proposed S.29 to be justified.	The incidental costs including inspection cost has multiplied over the years with the rise in pay and other overall expenses. TAMP may also appreciate that the overall cost position of KOPT shows substantial deficit and accordingly, KOPT intends to increase its revenue from all these type of ancillary services.
(Lx).	The proposal of the port for seeking around 50% increase in the other charges of non-propelled vessels at proposed S.29.4 to be justified.	
(Lxi).	Under the existing arrangement, if an inland vessel and non-propelled craft requires the services of port for towage and pilotage or shifting, 50% of the rates applicable for coastal vessel (other than for Andaman) is levied. In this regard, the KOPT has now proposed levy of 75% of the rates applicable for coastal vessel (other than for Andaman) on inland vessel and non-propelled craft for services of port for towage and pilotage or shifting. The proposed increase in the percentage levy to be justified.	<p>In view of the extant govt. guidelines the Coastal vessel charges has now become further lower than that of Foreign vessel as compared to the position prevailing during last revision.</p> <p>During the last revision the US \$ rate was around `45.00 per USD. At that rate the coastal Pilotage charge was around 40% of that of foreign rate.</p> <p>Now with US\$ at around `60.00 per USD the Coastal Pilotage rate has become around 30% of the foreign rate. Hence the position is no longer comparable.</p> <p>Accordingly, for the IWT for which no specific guidelines exist, we have proposed levy of 75% of the coastal rate.</p>
(Lxii).	With regard to the proposed rate of ₹40 per MT introduced in S.31 for handling of fly ash vessel at TT shed of KDS, the KOPT has stated to have started	

	implementing the rate with the approval of Board and in consultation with the users. In this connection, the KOPT to:	
(a).	Clarify whether the action taken by the port to implement the proposed rate based on the approval of Board and in consultation with the users is in line with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005.	KOPT has implemented the proposed rate based on approval of the Board and in consultation with the users.
(b).	Furnish a copy of the Circular that would have been issued by the KOPT to the trade in this regard.	Copy of Circular dated 09 May 2011 issued by the KOPT with regard to consolidated port charges for handling of Fly ash at TT sheds effective from 09 May 2011, has been furnished.
(c).	As stipulated in the guidelines, furnish workings along with the cost elements to arrive at the proposed rate of `40 per MT and also furnish the consent of the users.	A copy of the Board proceedings along with the minutes of the meeting signed by users agreeing to the proposed rate has been furnished by the port.
(Lxiii).	The proposal of the port for seeking around 50% increase in the Slipway hire charges at S.32.1 to be justified.	In case of hire of slipways with back up adjacent land, the rates have been proposed to be increased by 50% considering that a land component is included in the said rate, the license fees for which has already been revised by TAMP. However, the slipway charge which does not include land component has been proposed to be increased by 20% only.
(Lxiv).	The KOPT in its proposal has stated that it proposes to levy a 10% special levy towards pension. However, KOPT has not proposed the said levy in the proposed draft Scale of Rates. The KOPT to propose the special levy along with the draft conditionalities governing the said levy.	As advised by the Authority, the draft on proposed levy of 10% with the conditionality governing the said levy for inclusion in the proposed Scale of Rates has been furnished, which is reproduced below: “PART – IX SPECIAL RATE 1. To meet the pension liability in respect of employees of KOPT who have retired prior to 1 April 2004, a special rate as a percentage of various charges notified in the Scale of Rates under Part – 1 to Part – VIII shall be levied during the validity of the Scale of Rates. 2. The special rate to be levied during the validity of the Scale of Rates shall be 10% of the respective charges payable by the port users. 3. The KOPT shall apply the revenue generated through this special rate only for the specified purpose. For this purpose, the KOPT shall maintain a separate account covering the receipts and payments in this regard.
		The KOPT has also enclosed a copy of the stevedoring policy adopted by the Ministry.

10.1. The KOPT has made submissions vide its letter dated 23 October, 2013 regarding levy of ad-hoc rates for on-board cargo handling operation using Mobile Harbour Crane (MHC) at Berth No. 4B of Haldia Dock Complex (HDC), KOPT. The main points made by KOPT in its letter dated 23 October, 2013 are summarised as under:

- (i). M/s. Universal Seaport Pvt. Ltd. (USPL), the selected bidder commenced on-board cargo operation at Berth No.4B from 14.07.2013 onwards using pay-loaders and 2 nos. MHCs with grabs. The said equipment is primarily used for discharging/ loading of dry-bulk cargo like coking coal, Limestone, Met-Coke, Manganese Ore etc. from/ to ship's holds at berth No.4B.

- (ii). In the existing SoR of KOPT there is no rate for providing MHC cranes at Berth No.4B. The rate prescribed in the existing SoR of ₹52 per MT for providing 2 MHCs at Berth No.2 & 8 is not applicable and operable in Berth no. 4B due to following reasons:
 - (a). The effective rate of hiring considering the fuel escalation already exceeds the said rate of SoR.
 - (b). There is no separate provision in the existing SoR for handling of cargo with one MHC.
- (iii). KOPT has already included a new rate for providing the services of MHCs at all berths in its proposal for general revision of scale of rates. The KOPT in the said proposal has proposed rate for the use of MHC with grabs and pay-loaders on board the vessel, for loading/ unloading of dry-bulk cargo at any MHC berth at ₹85.44 per MT (excluding special rates and applicable service tax).
- (iv). Since the SoR of KOPT are yet to be revised and that the KOPT has already commenced on-board cargo handling operation using MHC and other equipment from July, 2013 onwards, KOPT has applied the rate of ₹85.44 per MT on ad-hoc basis for the MHC services provided at Berth No.4B with due consent from users as per clause 2.17 of Tariff guidelines.
- (v). Approval is sought for adoption of the said rate on ad-hoc basis till the SoR of KOPT are revised.

10.2. The KOPT is seen to have furnished documents in support of its proposal for levy of adhoc rate for use of MHC and other equipment at Berth No.4B, HDC for cargo handling operation.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Kolkata Port Trust (KOPT) was notified by this Authority in February 2011 with a tariff validity upto 31 March, 2013. Vide the said Order, this Authority had allowed continuation of prescription of common rates for both systems at KOPT viz., Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC), which was introduced in the 2006 general revision, as proposed by the port. The levy of the 4% special rate was also approved to meet the pension liability in respect of employees of KOPT who have retired prior to 1 April 2004.

Subsequently, the validity of the Scale of Rates of KOPT along with the special levy stands extended till 31 March, 2014 or the date of effect of the revised Scale of Rates, whichever is earlier, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the KOPT for the period post 1 April, 2013 in the tariff to be determined.

- (ii). The KOPT filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in January, 2013. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. During the processing of the case, since the financial year 2012-13 was already over, the KOPT was requested to update the cost statements with actuals for the year 2012-13. The KOPT was also requested to review the estimates for the years, 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13. The KOPT furnished a revised proposal in August, 2013 in the light of the queries raised by us. The updated cost statements furnished by KOPT under cover of its letter dated 20 August, 2013 along with the submissions made by KOPT during the processing of the case, are considered for the purpose of this analysis.
- (iii). The general revision of the Scale of Rates of all major port trusts including KOPT is required to be carried out following the tariff guidelines of March 2005. The extended validity of the tariff guidelines of March 2005 has expired on 30 September, 2013. This Authority took up the matter with the Ministry of Shipping (MOS) vide letter dated 28 September, 2013 followed by reminders, requesting the MOS to advise this Authority on the tariff guidelines to be followed by this Authority beyond 30 September, 2013 to dispose of the tariff proposals filed by the Major Port Trusts including KOPT and private terminals operating thereat. The MOS vide its letter dated 13 December, 2013 has extended the validity of the 2005 Guidelines till 31 March, 2014 or until further orders, whichever is earlier. Thereafter, the revised proposal of KOPT of August, 2013 was taken up for finalization following the provisions of the 2005 guidelines.

- (iv). The Container Shipping Lines Association (CSLA) has requested to set up a professional team to assess and review the condition of KOPT and the facilities provided by KOPT before the rates are approved by this Authority. The mandate given to this Authority is to fix the Scale of Rates and the Statement of conditions for the services rendered by the Port Trusts and for use of their properties. For the said purpose, this Authority has been directed to follow the tariff policy guidelines of March 2005, which requires this Authority to assess the financial position of the port. Assessment of the conditions of KOPT and the facilities provided by the KOPT is beyond the mandate given to this Authority.
- (v). (a). Clause 2.8.3 of the tariff guidelines requires all the major port trusts to create and maintain an Escrow account to record inflows of Royalty/ Revenue share receipts from the BOT operators and outflows for creation/ modernization of the port infrastructure facilities. In the tariff Order of November 2010 the Escrow account was drawn up based on the actual position upto the year 2009-10 and based on the estimated position for the years 2010-11 to 2012-13. Accordingly, the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2010 was arrived at ₹785.16 lakhs in the Order of November 2010, based on the actual details then furnished by the KOPT.
- (b). In the Escrow account now furnished by the KOPT for the period from 2007-08 to 2015-16, the details of the transfer to Escrow account, withdrawals from the Escrow account and the actual interest earned on the amount in the Escrow account pertaining to the years 2007-08 to 2009-10 do not match with the figures relied upon in the November 2010 Order. In spite of a query, the KOPT has not recast the Escrow account capturing the closing balance of ₹785.16 lakhs as on 31 March 2010, as discussed above. Therefore, the Escrow account for the period from 2010-11 to 2015-16 is recast by taking the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2010 at ₹785.16 lakhs as determined in the Order of November 2010 as base.
- (c). It may be recalled that during the last general revision of the Scale of Rates of KOPT in November 2010, the KOPT has reported about a dispute between the port and the BOT operators viz., TM International Logistics Limited (TMILL) and International Seaports Haldia Private Limited (ISHPL), on the quantum of royalty amount receivable from the said BOT operators and that the disputes have been referred to arbitration. In this connection, the KOPT has now stated that the arbitration process is still continuing with regard to TMILL. With regard to the ISHPL, the KOPT has stated that the matter is pending in the Hon'ble Supreme Court.
- Thus, it is seen that the matter has not been resolved yet. Based on the undertaking given by the KOPT, as recorded in the November 2010 Order of KOPT and based on the position then reported by the KOPT, that if its claim is realized by it from the BOT operators at a later stage, it would be appropriately reflected in its accounts and it will report the position to this Authority, the revenue share as receivable by KOPT is not considered in this analysis. The actual Revenue share receipt as reflected in the Annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 and the estimated revenue share receipt for the years, 2013-14 to 2015-16 as furnished by KOPT are considered in this analysis, in line with the approach adopted in this regard in the November 2010 Order of KOPT.
- (d). During the years 2010-11 to 2012-13, the KOPT has transferred 100% of the royalty/ revenue share to the Escrow account on the ground that the guidelines do not restrict transfer to Escrow account only to 50% and that transfer of 100% revenue share to the Escrow account has been considered in the Annual accounts of the corresponding years of KOPT; and, the Annual accounts have been audited by the C&AG and laid before the Parliament.

Admittedly, the Guidelines do not stipulate transfer of 100% of the royalty/ revenue share to the Escrow account. However, for the reasons recorded in the tariff Order of November 2010, this Authority had decided to transfer 50% of the estimated Revenue share income to Escrow account during the years 2010-11 to 2012-13 and the balance 50% of the Revenue share income was considered as the estimated income of the KOPT for the corresponding years. This position along with the estimated cost position and other relevant factors culminated into the decision taken in the November 2010 to revise the Scale of rates of KOPT. Though we do not question the action taken by KOPT of transferring 100% of the Revenue share income to Escrow account, it has to be recognized that to analyse the past period performance of KOPT (i.e. comparison of actuals vis-à-vis actuals as envisaged in Clause 2.13 of the 2005 tariff

guidelines) for the years 2010-11 to 2012-13, it is necessary that the approach relied upon at the estimate stage is retained in respect of actuals also, so as to enable a like to like comparison of estimates vis-à-vis actuals, irrespective of the position contained in the audited annual accounts of the KOPT. Therefore, the transfer of funds to the Escrow account is recognized to the extent of 50% only for the years 2010-11 to 2012-13 and the balance 50% of the Revenue share income is considered as the income of the KOPT for the corresponding years, in accordance with the approach adopted in the November 2010 Order.

- (e). The KOPT has proposed to transfer 50% of the estimated royalty/ revenue share receipts to Escrow account and the balance 50% has been considered as income of the port for the years, 2013-14 to 2015-16. Since the tariff guidelines of 2005 envisage transfer of minimum 50% royalty/ revenue share to the Escrow account, the approach adopted by the KOPT in this regard is accepted in this analysis. However, the KOPT is advised to adopt similar approach during the next review of tariff for analysis of past performance for the period, 2013-14 to 2015-16.
- (f). Considering that the transfer of 50% of funds to the Escrow account would not be sufficient to meet the entire investments made/ proposed to be made by the KOPT by utilizing the balance from the Escrow account during the years 2010-11 to 2015-16, the level of investment from the Escrow account is restricted to the amount available in the Escrow account during the relevant year and the balance Investment not covered by the Escrow account balance has been added back to the Capital employed figures so as to give admissible Return on Capital employed on such assets. While doing so, the cumulative impact of such additions have also been taken into account. The Escrow account recast by us is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

No.	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1	Opening Balance	785.16*	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2a	Transfer to Escrow a/c	821.58	601.66	890.09	883.40	817.72	825.85
2b	Interest on balance**	71.32	37.70	65.73	68.27	66.51	66.69
3	Total transfer (2a + 2b)	892.90	639.36	955.82	951.67	884.23	892.54
	Balance available	1678.06	639.36	955.82	951.67	884.23	892.54
4	Withdrawal for creation of assets	1678.06	639.36	955.82	951.67	884.23	892.54
5	Closing balance (1 + 3 - 4)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Investment not covered by the Escrow a/c balance and added back to the Capital employed to give admissible ROCE on such assets.	321.94	523.97	46.28	533.33	115.77	107.46

* The Opening balance of ₹785.16 crores is the balance as on 31.03.2010 as per the Tariff Order of November 2010.

** The interest on investments has been calculated by maintaining the same rate of interest as considered by KOPT in its calculations.

- (vi). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

The last review of the Scale of Rates of KOPT was done in November 2010. Vide the Order of November 2010, the tariff for the KOPT was fixed for the years 2010-11 to 2012-13, by relying upon the estimates for the said years. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2010-11 to 2012-13 is to be analysed to assess the past performance of KOPT. The past period analysis is discussed below:

- (a). The aggregate of the actual traffic handled by KOPT during the three year period from 2010-11 to 2012-13 works out to 131.31 million tonnes as against the estimated traffic of 136.03 million tonnes, registering a marginal negative variation of 3.47%.
- (b). To derive the actual operating income from Cargo handling activity for the years 2010-11 to 2012-13, the KOPT has considered the Cargo handling income as given in its Annual accounts of the respective years excluding 100% revenue share receipts from BOT Contracts for 2010-11 to 2012-13 and the income from the special levy of 4%. The KOPT has

confirmed that it has not allowed any rebate during the years 2010-11 to 2012-13. For the reasons stated in the earlier paragraph, since only 50% of revenue share receipts are transferred to Escrow account during the years 2010-11 to 2012-13, balance 50% is considered as a part of Operating income for the respective years. The treatment to the special levy is discussed in the later part of the analysis.

The operating expenditure pertaining to Cargo handling activity as furnished by KOPT for the years 2010-11 to 2012-13 in the Cost statement reflects the position shown in the audited Annual accounts after excluding the depreciation component, for the respective years. The depreciation component is discussed in the subsequent paragraphs.

- (c). The actual operating income from the Port and Dock facility considered by KOPT for the years 2010-11 to 2012-13 is exclusive of the dredging subsidy received by it from the Government for the respective years and the income pertaining to the 4% special levy. The KOPT has confirmed that it has not allowed any rebate during the years 2010-11 to 2012-13.

KOPT receives dredging subsidy from the Government of India by way of reimbursement of expenditure relating to river dredging and maintenance activity. In line with the approach adopted by this Authority in the earlier tariff Orders of KOPT, only such items of expenditure which have not been reimbursed by the Government are to be included in the Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13. The amount of operating expenditure of port and dock facility considered by KOPT in the Cost statement, *inter alia*, includes the expenditure related to the dredging activity, which is not reimbursed by the Government for the respective years. Further, the depreciation component excluded from the Accounts is discussed in the subsequent paragraphs.

The treatment to the special levy is discussed in the later part of the analysis.

- (d). In respect of the Railway activity for the years 2010-11 to 2012-13, the KOPT has considered, the operating income as given in the Annual accounts of the respective years excluding the income from the special levy of 4%. This position is considered in the analysis and the treatment to the special levy is discussed in the later part of the analysis.

In respect of the Estate activity for the years 2010-11 to 2012-13, the operating income as given in the Annual accounts of the respective years has been considered.

The operating expenditure in respect of the Estate activity and Railway activity for the years 2010-11 to 2012-13 has been considered as given in the Annual accounts of the respective years, except for the depreciation component, which is discussed in the subsequent paragraph.

- (e). Though the depreciation amount considered by KOPT in its Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 is seen to be the sum total of the depreciation under each of the heads viz., Cargo handling, Port & Dock, Railways, Estate and Management & administration Overheads as seen in the Annual Accounts for the respective years, there is a some difference between the depreciation amount considered in the Cost statement and in the Annual accounts. In other words, the KOPT has considered a lower amount of depreciation in the Cost statement. This is reported to be due to exclusion of depreciation on the assets created from the funds of the Escrow account, in the Cost statement. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that the assets funded by the Escrow Account will not qualify for ROCE. It does not disallow depreciation and maintenance cost on the assets funded from the Escrow account. That being so, the depreciation is considered as reported in the Annual Accounts for the years 2010-11 to 2012-13. This is in line with the approach followed by this Authority in the general revision cases of other Major Port Trusts.
- (f). The figures of Management & General Overheads as shown in the Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 are seen to be on a lower side when compared to the figures of Management & General Overheads in the Annual Accounts of the respective years. The difference is reported to be exclusion of amount relating to the amount covered by the Dredging subsidy as clarified by the port. Therefore, the amount furnished by KOPT in its Cost statement is considered.

- (g). The KOPT has considered Finance and Miscellaneous Income to the tune of ₹2204.26 lakhs, ₹4839.53 lakhs and ₹7293.22 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively in the Cost statement. The KOPT is seen to have excluded Interest on general reserve funds, interest on staff advances and prior period income as shown in the Annual Accounts for the years 2010-11 to 2012-13 to arrive at the figure pertaining to Finance & Miscellaneous Income in the Cost statement, for the respective years. While exclusion of interest element from the Finance and Miscellaneous Income is found to be in order (since interest cost is not considered as an item of cost), the prior period income has been considered as part of Finance and Miscellaneous Income in line with the approach adopted by this Authority in other cases including KOPT in the last general revision, for the purpose of this analysis.
- (h). The KOPT has considered ₹32008.65 lakhs, ₹33120.87 lakhs and ₹48096.03 lakhs as Finance and Miscellaneous expenses for the years 2010-11 to 2012-13 respectively in the Cost statement. In line with the approach adopted by this Authority in the last general revision of KOPT in the year 2010, the Interest on loans as reported in the Annual Accounts and the excess provision for dredging subsidy has been excluded. Since the matter relating to the Pension Fund is being discussed separately, the amount of purchase of annuity for pensioners considered as part of Finance and Miscellaneous expenses would form part of such Pension fund and hence the same is excluded. Further, the penal interest payment incurred by KOPT is excluded as the tariff fixation exercise cannot recognize such penal payments. The amount of Rebate allowed on Bills Receivable being the commercial decision of the port, it cannot be recognized in the tariff fixation exercise of KOPT, hence excluded. Since the prior period income is considered as part of Finance and Miscellaneous income, prior period expenditure is also considered as part of Finance and Miscellaneous Expenditure. The amount of Arrear pay and allowances forming part of the annual Accounts for the year 2012-13 is also excluded in line with the stipulation contained in Clause 2.5.2 of the 2005 Guidelines.
- (i). The KOPT has not considered working capital for the years 2010-11 to 2012-13. Based on norms prescribed in clause 2.9.9 of the tariff guidelines, the current assets in terms of Debtors, Inventory and Cash balances are worked out by us for the years 2010-11 to 2012-13. The items of current liabilities corresponding to the current assets are considered as reflected in the Annual accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL in the analysis.
- (j). During the last general revision of KOPT in the year 2010, at HDC, the business assets, business related assets and social obligation assets were considered at 95.60%, 3.66% and 0.74% respectively of the total assets at HDC. At KDS, the business assets, business related assets and social obligation assets were considered at 90%, 7% and 3%. For the past period analysis, the same percentages are considered for a like to like comparison for the purpose of allowing return.
- (k). The designed capacity of the port (excluding BOT berths) as reported by KOPT is about 71.56 MMTPA, 72.40 MMTPA and 68.40 MMTPA during the years 2010-11 to 2012-13 respectively. Taking into account the actual traffic handled by KOPT (excluding traffic of BOT berths) during the said years, the actual capacity utilization of the port works out to 66.44%, 59.73% and 58.37% during the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

Since the capacity utilization for the year 2010-11 exceeds the cutoff limit of 60% for allowing full return and since the capacity utilisation for the year 2011-12 is closer to the cutoff limit of 60%, the Return on Capital employed is allowed at 16% for business assets and 8.40% for business related assets, as claimed by the KOPT for the years 2010-11 and 2011-12. For the year 2012-13, since the capacity utilization is less than the cutoff limit of 60%, return is allowed on pro-rata basis on business assets and business related assets. The social obligation assets do not attract any return as per the guideline provision.

The ASIC has made a mention that the KOPT has achieved capacity utilisation of only 58.60%. The mention made by the ASIC appears to be with reference to the year 2012-13. Anyhow, as stated above, since the capacity utilization is less than the cutoff limit of 60% for the year 2012-13, return is allowed on pro-rata basis on business assets and business related assets, as stated above.

- (vii). (a). A statement showing the analysis of the performance of KOPT for the years 2010-11 to 2012-13 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2010-11 to 2012-13 in absolute terms (in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in million tonnes)	136.032	131.312	-3.47%
Operating Income	338074.62	348106.07	2.97%
Total Expenses (including depreciation)	218260.32	229468.24	5.14%
Surplus before Return (Average)	10406.534	13366.047	28.44%
Capital Employed (Average)	83101.19	81553.065	-1.86%
Return on Capital Employed (Average)	12805.983	12573.508	-1.82%

* The operating income estimates are moderated to reflect the 8% increase granted to the then cargo related charges (except POL) and 15% increase granted in the then vessel related charges with effect from mid of March 2011.

- (b). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As can be seen from the above table, the variation in the physical performance is less than + 20%. The variation in respect of operating income, operating expenses and capital employed is also less than 20%.

The KOPT has achieved actual surplus before return aggregating to ₹40098.14 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13. The average of the actual surplus before return is seen to be ₹13366.05 lakhs. If the average actual surplus is seen as a percentage of average actual capital employed of ₹81553.07 lakhs for the said three years, it works out to 16.39%. The above details are given in the following table:

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Average
Actual Surplus before Return earned by KOPT	11495.05	24347.81	4255.29	13366.05
Actual Capital Employed	80770.34	84246.22	79642.63	81553.07
Actual Return earned on capital employed	14.23%	28.90%	5.34%	16.39%

As brought out earlier, in the last general revision Order, maximum return of 16% was allowed for the years 2010-11 to 2012-13. The actual return achieved by the KOPT during the said three years is found to be 16.39%, as shown in the above table. Therefore, as per clause 2.13 of the tariff guidelines, since the variation between the estimates vis-à-vis actuals is seen to be less than 20%, there is no case for adjustment of any surplus earned during the period 2010-11 to 2012-13 in the current tariff cycle.

- (c). As stated earlier, the validity of the existing Scale of Rates of KOPT has been extended beyond 31 March, 2013, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to KOPT for the period after 1 April, 2013 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. This position is being dealt in the subsequent part of the analysis.
- (viii). The traffic estimates as furnished by KOPT (excluding the traffic related to BOT berths) is 46.015 million tonnes, 48.156 million tonnes and 50.316 million tonnes each for the years, 2013-14 to 2015-16 respectively. Though the traffic projections for the years, 2013-14 to 2015-16 are reported to be on a lower side when compared to the projections given in the business plan of KOPT, the traffic is estimated to grow at about 13.50% during the year, 2013-14 over the actuals for the year 2012-13 and further estimated to grow at about 4.50% each during the years, 2014-15 and 2015-16 over the respective previous years.

Given that the KOPT in the past has handled cargo to the tune of 53 MMTPA, the estimates of traffic furnished by the KOPT for the years, 2013-14 to 2015-16 appears on a lower side. However, the KOPT has attributed the reduction in traffic at KOPT over the years to the factors like, decline in traffic of POL (crude) owing to increased movement of the same through Paradip - Haldia Crude pipeline, slowdown in growth/ production in steel industry, changes in Govt. policy like increase in export duty for Iron Ore, clamp down of illegal mining of iron ore leading to a substantial shortfall in iron ore exports.

In this context, it is relevant here to mention that none of the user/ user organizations have objected to the traffic forecasts made by KOPT. Also, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the likely traffic at a port/ private terminal. Since the traffic projection for the year, 2013-14 to 2015-16 is reported to have been made on the basis of recent trend of cargo traffic (including actual of 2012-13) at the port, market information, government policies, global trend etc., the traffic forecast for the years, 2013-14 to 2015-16 as furnished by KOPT is relied upon for the purpose of this analysis.

- (ix). The Cargo handling income estimates have been furnished by KOPT at ₹26273.94 lakhs, ₹27886.77 lakhs and ₹29104.86 lakhs for the years, 2013-14 to 2015-16 respectively. This is inclusive of the 50% of the estimated royalty/ revenue share receivable by the KOPT from its BOT operator viz., TMILL and ISHPL.

As brought out earlier, the KOPT has estimated transfer of 50% of the royalty/ revenue share receipts to the Escrow account. Accordingly, the KOPT has considered the remaining 50% of the total royalty/ revenue share receipt amounting to ₹883.40 lakhs, ₹817.72 lakhs and ₹825.85 lakhs as part of the Cargo handling income during the years, 2013-14 to 2015-16 respectively.

As has been done in the past analysis, the income from the 4% special levy has not been considered as part of the cargo handling income by the KOPT. The treatment meted out to the said income from special levy for all the years under consideration is discussed in the later part of the analysis.

Thus, the estimated Cargo handling income as furnished by the port is relied upon in the analysis.

- (x). The income estimated by KOPT for the Port & Dock facility is at ₹35765.14 lakhs, ₹37356.18 lakhs and ₹39150.19 lakhs for the years, 2013-14 to 2015-16 respectively.

The KOPT has stated that it has considered a Foreign Exchange rate of `60/-per US\$ to estimate the dollar denominated vessel related income, for each of the years 2013-14 to 2015-16. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case, is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items, for all the years under consideration.

In our analysis, since the major part of the financial year 2013-14 is already over, and since the actual dollar exchange rate for the said period is known, the vessel related income from the foreign going vessels for the year 2013-14 is estimated based on the average exchange rate of `59.91 per US\$ that prevailed during the period from April to December 2013. For the years 2014-15 and 2015-16, an exchange rate of `62.61 per US\$ is considered as prevailing at the time of concluding the analysis of this case.

Here also, the income from the 4% special levy has not been considered as part of the vessel related income by the KOPT. The treatment meted out to the said income from special levy for all the years under consideration is discussed in the later part of the analysis.

Thus, the moderated operating income related to Port & Dock activity considered in the Cost statement is `35719.55 lakhs, `38734.07 lakhs and `40592.62 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

- (xi). The operating income estimates for the years, 2013-14 to 2015-16 relating to Estate activity and Railway activity are relied upon as furnished by KOPT.
- (xii). Thus, the total estimated operating income for KOPT as a whole works out to ₹1277.85 crores, ₹1346.47 crores and ₹1399.37 crores for the years, 2013-14 to 2015-16 respectively, instead of

₹1278.31 crores, ₹1332.69 crores and ₹1384.94 crores. The difference arises mainly on account of variation in exchange rate, as explained earlier.

- (xiii). The estimates of operating expenses for the years, 2013-14 to 2015-16 are discussed as given below:
- (a). The KOPT has considered a higher escalation factor in estimation of salary and wages cost for the years, 2013-14 to 2015-16. It is understood that the revision of pay and allowances of Class III and IV employees of major ports was due from January 2012. As brought out earlier, the KOPT has created a provision for the arrear pay and allowances in its audited Accounts for the year 2012-13. Since the revision of pay and allowances of Class III and IV employees of major ports has already been announced by the government, it is necessary to capture the impact on this account. It is understood from KOPT that the revision has been to the tune of 10.5%. Therefore, an escalation factor of 10.5% is considered while estimating the salary and wages cost for the year, 2013-14 over the year 2012-13. The estimates of salary expenses for the years, 2014-15 and 2015-16 are moderated by applying an escalation factor of 7% over the estimates of the respective previous years taking the estimates for the year, 2013-14 as base.
 - (b). In respect of estimation of expenditure under the head 'Others' in the cargo handling activity of HDC, the KOPT is not seen to have considered the actuals for the year 2012-13 as base. In this regard, the KOPT has submitted that the expenditure under the head 'Others' included the cost towards payment to the contractor engaged in equipping of Berth No-2&8 of HDC and since the said contractor has stopped the operations in September 2012, the cost has come down drastically in the year 2012-13. Further, the KOPT has stated that it has engaged a contractor recently for providing Mobile Harbour Crane at Berth No-4B and that the cost of the same has been factored in the expenditure estimation of the year, 2013-14. Based on this position, the expenditure under the head 'Others' in the cargo handling activity of HDC as furnished by the port is considered for the year, 2013-14 and thereafter escalated by 7% per annum to estimate the expenditure for the years, 2014-15 and 2015-16.
 - (c). As stated earlier, KOPT receives dredging subsidy from the Government of India by way of reimbursement of expenditure relating to river dredging and maintenance activity. In line with the approach adopted by this Authority in the earlier tariff Orders of KOPT, only such items of expenditure which are estimated to be not reimbursed by the Government is reported to have been included in the Cost statement of the Port & Dock facility for the years, 2013-14 to 2015-16. In this regard, the KOPT has reported to have considered an amount of ₹5019.90 lakhs, ₹5354.26 lakhs and ₹5704.69 lakhs for the years, 2013-14 to 2015-16 respectively. This position is relied upon in the analysis.
 - (d). The KOPT has considered different escalation factors in estimation of operating cost relating to railway activity and estate activity for the years, 2013-14 to 2015-16. The actual operating cost relating to these activities for the year 2012-13 is taken as base and escalated by 7% per annum, taking the respective previous year as base, for moderating the estimates for the years, 2013-14 to 2015-16.
- (xiv). Tariff guidelines of 2005, require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. Accordingly, this Authority has been advising KOPT since the last two general revisions of KOPT i.e. in the year 2006 and 2010 to estimate depreciation in line with Clause 2.7.1. of the tariff guidelines while it submits its tariff proposal during the next review of its Scale of Rates. However, even now, the KOPT is not seen to have estimated depreciation as per the stipulation contained in the Guidelines. The KOPT has reported that it does not follow the Companies Act and that the depreciation in the cost statement is as per the accounting system followed at KOPT i.e. straight line method following the life norm of assets as per guidelines of the Ministry.

From the submissions made by the KOPT, it appears that the KOPT has not taken any steps in the direction of complying with the guideline position relating to depreciation, inspite of a specific advice of this Authority. Given that when some of the major ports like Mormugao Port Trust (MOPT) and Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) calculate depreciation based on the Companies Act, the reason for KOPT to not estimate depreciation based on the Companies Act is not clear. At this stage of finalisation of this case, it is not found possible to initiate any steps by us to insist the port to calculate depreciation based on the stipulation contained in the 2005 guidelines. The KOPT is again urged to comply with the

tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review/ revision proposal.

- (xv). The principal components forming part of Management and General Overheads are Store keeping, Medical Expenses, Labour & Industrial Relations, Engineering & workshop overheads, Accounting & Auditing, Port Security, Land Expenses, Legal Expenses, Vigilance Expenses, Planning & Research & other expenses. In the estimation of Management and General Overheads for the year, 2013-14, an escalation factor of 7% is considered instead of the 16.37% considered by the port.
- (xvi). The estimated Finance and Miscellaneous Income for the years, 2013-14 to 2015-16 as estimated by KOPT is seen to comprise of Profit on sale of Capital assets, Recovery of overheads, Sale of unserviceable materials and Sundry credits. It is seen that the Finance and Miscellaneous Income estimated for the year 2013-14 is less as compared to the actuals for the year 2012-13. However, the KOPT has stated that the estimation of Finance and Miscellaneous Income has been made on the basis of trend. The estimates of Finance and Miscellaneous income for the years 2013-14 to 2015-16 as furnished by KOPT are relied upon in this analysis.
- (xvii). The Finance and Miscellaneous Expenditure for the years, 2013-14 to 2015-16 as estimated by KOPT comprises, among other expenditure, purchase of annuity and contribution to superannuation fund. Purchase of annuity relates to meet the pension liability of the port in respect of the employees who retired prior to 1 April 2004 and contribution to Superannuation fund is in regard to the pension liability of the port in respect of the employees retiring after 31 March 2004. Since the KOPT has proposed a separate levy to cover the pension liability in respect of the employees who retired prior to 1 April 2004, which is dealt with separately in the later part of this analysis, the amount estimated towards purchase of annuity is excluded from the estimated finance and miscellaneous expenditure for the years, 2013-14 to 2015-16. The KOPT has reported that the corpus required to meet the liability towards superannuation fund is based on actuarial valuation. Therefore, the annual contribution towards superannuation fund as estimated by the KOPT is considered.
- (xviii). (a). The KOPT has proposed the additions to its gross block of assets in respect of KDS and HDC for the years 2013-14 to 2015-16 to the tune of ₹31.94 crores, ₹51.44 crores and ₹29.31 crores respectively. The summary of the proposed additions to the gross block of assets are as follows:

(₹ in Crores)

Sl. no.	Items	2013-14	2014-15	2015-16
(i).	Civil works	11.17	16.10	15.31
(ii).	Docks, Seawalls, Piers & Navigational Aids	1.64	2.23	1.64
(iii).	Railway & Rolling stock	-	8.17	2.00
(iv).	Cranes & Vehicles	3.16	3.16	3.16
(v).	Plant & Machinery	7.86	18.10	3.95
(vi).	Installation of water electricity and firefighting	7.29	2.84	2.41
(vii).	Office equipment/ Furniture & Fittings	0.83	0.84	0.84
	TOTAL	31.94	51.44	29.31

- (b). With reference to the additions proposed by the KOPT during the years, 2013-14 to 2015-16, the KOPT has furnished status of some of the additions to the gross block, as brought out earlier in the factual position of this Order. The KOPT has confirmed that capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years, 2013-14 to 2015-16 is in line with Five year plan envisaged by the Port. The KOPT has also confirmed that only completed and commissioned assets have been considered in the capital employed. The port has also indicated that the additional investment would have an impact in a manner that it would generate additional traffic/ business and will also lead to improvement in efficiency. The estimated additions to the gross block of assets is relied upon in the analysis.
- (xix). Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the projections of current liability estimated by KOPT, the working capital of KOPT becomes negative. As a result no working capital has been considered by KOPT itself, in its cost statements.
- (xx). Out of the total additions to the gross block of assets as discussed earlier, the KOPT has proposed to utilize the Escrow account balance to the tune of ₹14.85 crores, ₹10 crores and ₹10 crores during the

years, 2013-14 to 2015-16 to meet the expenditure relating to the additions to the gross block for the respective years. As stated earlier, the KOPT has envisaged transfer of 50% of the Revenue share income to the Escrow account during the years, 2013-14 to 2015-16. For the reasons brought out earlier, the level of investment proposed to be made from the Escrow account has been restricted to the amount available in the Escrow account during the relevant year and the balance Investment not covered by the Escrow account balance has been added back to the Capital employed figures so as to give admissible Return on Capital employed on such assets. Further, in line with the stipulation in the tariff guidelines of 2005, the KOPT has not claimed return on the assets proposed to be funded from the Escrow account. The position in respect to the Capital Employed is given in the following table for the purpose of allowing return:

(₹ in lakhs)

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
Net Block of Assets as in the Annual Accounts or as given by KOPT	82933.15	87377.49	83538.03	83918.78	85319.79	84418.90
Less: Assets capitalised by utilising Escrow a/c as given by KOPT	2484.75	3966.56	4749.41	5622.19	6761.19	6861.19
Add: Investment not covered by Escrow a/c						
- Year 2010-11	321.94	311.32	301.05	291.02	281.33	271.96
- Year 2011-12	0.00	523.97	506.68	489.81	473.50	457.73
- Year 2012-13	0.00	0.00	46.28	44.74	43.25	41.81
- Year, 2013-14	0.00	0.00	0.00	533.33	515.57	498.40
- Year, 2014-15	0.00	0.00	0.00	0.00	115.77	111.91
- Year 2015-16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	107.46
As considered in Cost statement	80770.34	84246.22	79642.63	79655.49	79988.02	79046.99

- (xxi). Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate classification of port assets into business assets, business related assets and social obligation assets. Based on the advice of this Authority, the KOPT during the proceedings relating to the November 2010 Order had classified the assets as per the guidelines at HDC and had reported that the business assets, business related assets and social obligation assets work out to 95.60%, 3.66% and 0.74% respectively of the total assets at HDC. This was relied upon in the November 2010 Order of KOPT. The same is now considered in the analysis.

However, in respect of KDS, on the ground that the assets at KDS are yet to be classified into the requisite groups, the proportion of business assets, business related assets and social obligation assets was considered at 90%, 7% and 3%, as was considered in the general revision of KOPT in the year 2006. The KOPT was advised to classify all its assets at KDS as per the stipulation contained in the tariff guidelines of 2005 during the next review of its tariff.

With regard to the classification of assets relating to KDS, the KOPT has now stated that it could not complete the exercise of classification of assets relating to KDS, inspite of a serious attempt made in this regard. The KOPT has not furnished any reasons for not completing the exercise of classification of assets relating to KDS. In the absence of any alternate details, the proportion of business assets, business related assets and social obligation assets at 90%, 7% and 3%, as has been considered in the general revision of KOPT in the year 2006 and 2010 is considered in respect of the assets at KDS.

- (xxii). The designed capacity of the port (excluding the berths operated by the BOT operators) as furnished by KOPT is 68.80 MMTs for the year, 2013-14, 69.75 MMTs for the year, 2014-15 and 70.60 MMTs for the year 2015-16. Taking into account the estimated traffic proposed to be handled by KOPT during the said years, the capacity utilization of the port works out to 66.88%, 69.04% and 71.27% for the years, 2013-14 to 2015-16 respectively.

As per clause 2.9.10 of tariff guidelines of 2005, maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. Since the estimated capacity utilisation is more than 60%, the KOPT is eligible for maximum permissible return. The port has computed the Return on capital employed at 16% for business assets and at 6.35% on business related assets. However, the port has

sought Return to the tune of 12% only. The proposal of KOPT to seek ROCE at reduced rate is due to the realisation that 16% ROCE would have required steeper increase in basic rates. Further, in a situation of improved capacity utilisation in the year 2015-16, the KOPT might be in a position to earn return closer to the permissible level of 16%.

Based on the reasoning furnished by the port and considering that even at the joint hearing, the port sought only a lower rate of return, ROCE at 12% on business assets and 8.33% for business-related assets, are considered for all the years, 2013-14 to 2015-16. No return is allowed on social obligation assets as per the tariff guideline position.

- (xxiii).(a). In the light of the analysis given above, the cost statements for the HDC, KDS and port as a whole and also for the different main activities under each of the system have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex - II (a) to (o)**. The summarised position of the results disclosed by the financial/ cost statements are tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income				Net Surplus(+)/ Deficit(-)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income			Average Surplus/ Deficit %
		₹ in crores)				₹ in crores)							
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
1	Port as a whole	1277.85	1346.47	1399.37	4023.69	-7.01	-19.65	-42.78	-69.44	-0.55%	-1.46%	-3.06%	-1.69%
	Cargo	490.85	516.16	536.91	1543.92	-94.94	106.43	119.65	321.01	-19.34%	-20.62%	-22.28%	-20.75%
	Port & Dock	357.20	387.34	405.93	1150.46	155.88	156.62	167.70	480.20	-43.64%	-40.44%	-41.31%	-41.80%
	Railway	104.36	110.21	116.42	330.99	4.64	4.13	4.14	12.90	4.44%	3.74%	3.56%	3.91%
	Estate	325.45	332.76	340.11	998.32	239.17	239.27	240.42	718.86	73.49%	71.91%	70.69%	72.03%
2	KDS as a whole	531.56	552.85	570.57	1654.99	-60.74	-82.94	105.78	249.46	-11.43%	-15.00%	-18.54%	-14.99%
	Cargo	228.11	237.30	245.86	711.26	-66.30	-78.54	-90.63	235.47	-29.07%	-33.10%	-36.86%	-33.01%
	Port & Dock	77.20	82.68	85.06	244.94	155.14	165.03	176.95	497.12	-200.95%	-199.60%	-208.03%	-202.86%
	Railway	16.25	17.87	19.66	53.78	-15.32	-16.27	-17.12	-48.72	-94.33%	-91.05%	-87.08%	-90.82%
	Estate	210.00	215.00	220.00	645.00	176.02	176.91	178.91	531.85	83.82%	82.28%	81.32%	82.48%
3	HDC as a whole	746.29	793.62	828.79	2368.70	53.73	63.29	63.00	180.02	7.20%	7.97%	7.60%	7.59%
	Cargo	262.74	278.87	291.05	832.66	-28.64	-27.88	-29.02	-85.54	-10.90%	-10.00%	-9.97%	-10.29%
	Port & Dock	279.99	304.66	320.87	905.52	-0.74	8.41	9.26	16.92	-0.26%	2.76%	2.88%	1.79%
	Railway	88.12	92.33	96.76	277.22	19.96	20.40	21.26	61.62	22.65%	22.10%	21.97%	22.24%
	Estate	115.45	117.76	120.11	353.31	63.15	62.36	61.51	187.01	54.70%	52.95%	51.21%	52.95%

- (b). As brought out earlier, the validity of the existing Scale of Rates of KOPT has been extended beyond 31 March, 2013, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to KOPT for the period after 1 April, 2013 will be set-off fully in the tariff to be fixed for the next cycle and loss, if any, suffered by the KOPT beyond 1 April, 2013, would not be factored in the tariff to be determined. As can be seen from the cost position, the KOPT may be in a deficit to the tune of ₹36.88 crores during the year, 2013-14. Considering the position that by the time the revised Scale of Rates of KOPT comes into force, it would be end of the current financial year, 2013-14, the deficit for the year, 2013-14 is not being factored in the current tariff cycle, as has been decided by this Authority while extending the validity of the Scale of Rates beyond 01 April, 2013.
- (c). As can be seen from the above table, the KOPT as a whole would be in deficit to the tune of around ₹62.43 crores during the years, 2014-15 and 2015-16 at the existing level of tariff. In view of the deficit position depicted by the cost statements for the port as a whole at the existing level of tariff, there is a case for upward revision of tariff.
- (d). As can be further seen from the above table, the Estate activity for the years, 2014-15 and 2015-16 reflects an aggregate surplus to the tune of ₹479.69 crores. Clause 2.11.5 of the 2005 guidelines calls for the Estate activity to contribute to meet the deficit in the port operations in the short term. The estimated cost/ financial position of KOPT is in deficit. There is also a substantial gap in the pension fund. Considering that it is ideal to do away with the pension levy at the earliest, it is appropriate to adjust the entire surplus of the estate activity to bridge the gap in the pension fund. Though, the surplus in the estate activity is not fully sufficient to augment the pension fund, it would help in bridging the gap to the extent possible, thereby

reducing the quantum of levy and thus reducing the burden on the users on account of the pension levy.

- (e). In the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the KOPT has proposed increase in some of the tariff items, reduction in some of the tariff items and proposed to maintain status quo in some other tariff items as well. The proposed percentage of increase, decrease or of maintaining status quo is not seen to be common for a particular activity. In other words, for each sub-activity under the main activity, different percentage of increase/ decrease has been proposed. In this connection, the KOPT was requested to furnish analysis and workings in a manner that the cost position reflected by the Cost statement of each of the main activities and sub-activities can be correlated with the percentage of increase, decrease sought or of maintaining status quo in the proposed draft Scale of Rates of KOPT. No such analysis was furnished. As rightly observed by the ASIC, all the rates for tariff items should be on cost plus basis as per the approach prescribed in the tariff guidelines of 2005 for fixation/ revision of tariff. Proposed quantum of increase in the rates are either anticipated or appear to be assumed figures since there is no clue of cost increase for any particular rate hike or additional income is estimated and captured in the income estimation by KOPT, as can be seen from the later part of this analysis.
- (f). In view of the above position, the revision of tariff of KOPT for cargo related charges and vessel related charges is analysed below based on the deficit position depicted by the table given in the earlier paragraph.
 - (i). During the proceedings of the case in reference and as brought out in this Order relating to the factual position, some user associations have opposed the tariff increase sought by the KOPT. Some other user associations have requested for moderation in the tariff increase sought by the KOPT. The KOPT has not agreed to any moderation in the tariff increase as suggested by the user associations and has expressed its desire to go ahead with the tariff increase as sought by it.
 - (ii). As per the estimated cost position, the cargo related activity of the port as whole, depicts a deficit position to the tune of ₹226.07 crores for a period of two years i.e., 2014-15 and 2015-16. Considering the additional income that may accrue to the port on account of approving new tariff items viz. on board lashing/ delashing of containers, hire charges for Excavators and hire charges for Fenders, as discussed in the later part of the analysis, to the tune of about ₹4.16 crores during the years, 2014-15 and 2015-16, the resultant deficit would be to the tune of ₹221.91 crores. This deficit as a percentage of the cargo handling income of the port for the years, 2014-15 and 2015-16 works out to 21.07%. For the reasons explained earlier, it is felt appropriate to accord an across the board increase in the cargo related charges, instead of the different percentage of increase sought by the port in the different tariff items. Keeping a cushion for estimation errors, if any, an across the board increase of 20% in the cargo related charges is approved.
 - (iii). As per the estimated cost position, the vessel related activity of the port, depicts a deficit position of 40.88% for a period of two years i.e., 2014-15 and 2015-16. The KOPT has proposed increase in the range of 5% to 20% in most of the tariff items. However, it is noteworthy that in respect of the main tariff items like berth hire, port dues, shifting charges, anchorage etc., it has sought 20% increase. Therefore, the proposal of the KOPT in respect of vessel related charges is approved, as proposed by the port, subject to restricting the increase to 40% in respect of few tariff items where a higher percentage of increase has been sought by the Port.

KOPT has stated that towage and pilotage charges constitute major portion of total vessel related charges. Therefore, the overall vessel related charges is expected to go up by only 6% – 8%, even after considering 20% increase in Port dues and berth hire, as estimated by KOPT. Accordingly, the overall impact in the vessel related income is considered as 7%, for determination of pension levy, as discussed in the following paragraphs.

- (g). (i). There are broadly two groups of pensioners; one group of pensioners who have retired prior to 1 April 2004 and the other group who have retired after 31 March

2004. The KOPT has already created fund for discharging its obligation towards the employees who have retired after 31 March 2004. The annual contribution to the said fund has been considered in the cost statement as pass through, in the future projections of expenditure upto the year 2015-16.

- (ii). The actuarial valuation of pension liability for the employees who have retired before 1 April 2004 as assessed by the Life Insurance Corporation of India (LIC) is ₹1973.70 crores as on 1 March 2012. In the absence of updated figures as on 01 March, 2013, the position as on 01 March 2012 is taken into account. As seen from the Annual Accounts of KOPT for the years 2010-11 to 2012-13, it has already contributed ₹120 crores (₹40 crores * 3 years) to the fund during the said years. Since the financial year, 2013-14 is almost over, the same amount of ₹40 crores is considered for the current financial year. Thus, the net fund requirement to be met by levy of a special rate works out to ₹1813.70 crores.
 - (iii). It is recalled that during the last review of tariff of KOPT in the year 2010, the pension levy was approved to be recovered by the KOPT over a period of three tariff cycles. Considering that the last tariff cycle is over, the shortfall in the fund position have to be recovered in the remaining two tariff cycles. Since only two balance years i.e., 2014-15 and 2015-16 (in the second tariff cycle) are available in the current tariff cycle, the shortfall in the fund is required to be recovered by way of a special levy for a period of two years. The amount to be recovered by way of special levy during the years, 2014-15 and 2015-16 works out to ₹604.57 crores.
 - (iv). As stated earlier, the surplus from the Estate activity during the years, 2014-15 to 2015-16 to the tune of ₹479.69 crores has been decided to be adjusted in the pension fund position. If the estimated surplus of ₹479.69 crores is adjusted in the pension fund position, the amount to be recovered by way of a special levy during the years, 2014-15 and 2015-16 works out to ₹124.87 crores.
 - (v). After increase granted over the existing cargo related charges and vessel related charges, the total operating income of the port including railway activity and excluding the estate activity, for the years, 2014-15 to 2015-16 would be ₹2339.11 crores. If the KOPT has to realize the sum of ₹124.87 crores towards pension fund during the said period, then it has to charge the pension levy at around 5.34% on the revised cargo and vessel related charges including railway related charges. Thus, for the present, the KOPT is authorised to charge a special rate of 5% in the current tariff cycle and the position may be reviewed at the time of the next revision of its Scale of Rates.
- (xxiv). This Authority had approved in the Order of December 2006, the proposal of KOPT to have common rates for both systems at KOPT viz., KDS and HDC, provided the common rate structure does not burden the HDC at the cost KDS. As can be seen from the cost position, the HDC continues to cross subsidise KDS. The KOPT has sought to argue for continuation of the common rate structure on the ground that the common tariff structure for KOPT as a whole is working smoothly and is also accepted by the trade. Further, the KOPT is also of the view that a common tariff structure for both the dock systems works complimentary to each other and contributes to the total development of the port and better utilisation of the infrastructure. It is also the position of the KOPT that the then existing differential rate structure at HDC and KDS had created serious imbalances in the traffic of two systems which has acted as detriment to port finance. Based on the above argument advanced by the KOPT and also since there is no objection from the users to the proposal to continue with the common rates, this Authority is inclined to allow continuance of the common rate structure for HDC and KDC in the current tariff cycle.

The KOPT has also requested this Authority to consider the position whether such assessment of KDS and HDC separately, is at all necessary any further. It is recalled that the proposal of KOPT to have common rates for both systems at KOPT viz., KDS and HDC was approved, provided the common rate structure does not burden the HDC at the cost of KDS. In this regard, it is relevant to mention here that as stated earlier, the HDC cross subsidises KDS. Since the HDC bears the burden of KDS, it is felt appropriate to continue to assess the cost position of both the systems separately, till both systems become self-sufficient. The KOPT is, therefore, advised to furnish separate Cost statements for the HDC, KDS and Port as a whole during the next general revision of its tariff.

- (xxv). The KOPT has proposed to insert a note to the existing definition of 'demurrage' to the effect that for storage of cargo at the areas allotted to any port user by KOPT on license/ lease basis, provisions of Schedule of Rent shall apply during the entire period of occupation (i.e. till vacation) of the storage area by the port user. Since the said note gives clarity to the definition of demurrage, the insertion of the said note is approved.
- (xxvi). The KOPT has amended the existing definition of 'overside discharge/ shipment' to the effect that now the KOPT has proposed 'Overside Discharge/ Shipment' to mean the operation of unloading/ loading of cargo/ container ex/ into vessel working at berth/ jetty/ dock buoy without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation. The KOPT has added the phrase 'working at berth/ jetty/ dock buoy' to the definition. Since the proposed amendment gives further clarity to the definition of 'Overside discharge/ shipment', the amendment to the definition is approved.
- (xxvii). The amendment proposed by the KOPT to the definition of 'over dimensional container' so as to include even containers needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc., as over dimensional container is approved, as the special devices like slings, shackles, lifting beam etc. are required to handle over dimensional containers only.
- (xxviii). The KOPT has proposed to modify the existing definition of 'Transshipment' so as to cover transfer in the mid-stream or via shore also. The KOPT has clarified that under the existing arrangement, the transfer of cargo/ container done in the mid-stream or via shore is treated as transshipment if such transfer from one sea going vessel/ barge to another sea-going vessel/ barge is done for the destination to other port/ports. Though, transfer in the mid-stream or via shore is being constituted as 'transshipment', the activities involved in a transfer in case of mid-stream is different as compared to that involved in a transfer in case of via shore. As clarified by the port, the cost of operations involved in the transshipment operation carried out in the mid-stream and the cost of operations involved in the transshipment operation carried out via shore are different as in case of mid-stream the transfer is directly from one vessel to another within the port limit and in case of via shore the cargo/ container is discharged on the quay/ berth first and subsequently shipped to another vessel for destination to other port. Nevertheless, since the transfer in the mid-stream or via shore involves reshipping of cargo/ container, considering that even in the existing arrangement the transfer of cargo/ container done in the mid stream or via shore is treated as transshipment, the proposal of the KOPT for modification of the definition is approved.
- (xxix). The KOPT had initially proposed to amend a conditionality to the effect that charges related to Cargo/ Shipper's own container shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents/ Handling Agents. However, on pointing out that the proposed conditionality may lead to a conflict with other conditionality prescribed in the Scale of Rates of KOPT, the KOPT, after due consideration has proposed to add the sentence 'In case of Shipper's own container, the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents/ Handling Agents can also pay the charges', to the existing note. The KOPT has stated that the intention of the proposed change is to allow the importer/exporters to pay the charges for Shipper's own container. Since the proposed amendment is seen to be in line with the existing arrangement, the same is approved.
- (xxx). Under the existing arrangement, the charges related to container and the containerised cargo are to be levied, among others, on the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent/ Handling Agent. The KOPT has proposed exclusion of the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent from the scope of the said conditionality on the ground that this arrangement is in line with the practice being followed in all major ports and that the Port Community System has also been designed considering such an arrangement. Based on the reasoning furnished by the port and given that no users have objected to the proposed amendment, the same is approved.
- (xxxi). In line with the stipulation contained in Clause 6.6.1 of the 2005 guidelines, the existing Scale of rates of KOPT prescribes a conditionality that the time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities. The KOPT has now proposed to widen the scope of the note in a manner that the ship's waiting time for non-acceptance of the vessel by HDC would also constitute one among other factors that would be excluded while determining the time limit prescribed for cessation of berth hire. In this regard, the KOPT has stated that the non-acceptance of the vessel by HDC occurs when a vessel goes from KDS to HDC for further cargo operation at HDC

and HDC might either not have a berth for accommodating such vessel or there is no sufficient export cargo at HDC.

In this connection, it is relevant to mention here that though the ships waiting for favorable tide or in rough weather are beyond the control of the port as well as the ships, the intention behind excluding the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather from the time limit prescribed for cessation of berth hire, was to enable the port earn revenue from the ships, which occupied the revenue earning asset of the port, for its safety considerations.

In the case of the KOPT, due to its peculiarity of existence of two dock systems, the vessel would occupy either a HDC berth (incase of acceptance of vessel by HDC) or would occupy a KDS berth (incase of non-acceptance of the vessel by HDC), thereby utilizing the port berth. Thus, the port should be in a position to earn revenue from the ships using its facilities. Given that the users have not raised any pointed objection to the proposed change in the note, this Authority is inclined to approve the proposal of the port in this regard. The note as proposed by the port is approved.

(xxxii). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the existing note has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75%.

(xxxiii). The KOPT has proposed a new note so as to enable it levy the rates applicable for Coastal vessel (other than Andaman) on the 'Inland Vessel', by treating 'Inland Vessel' at par with the coastal vessel.

In this connection, the KOPT has reported that the Inland Vessels by their very nature, small size and clearance is not allowed to ply in sea and that under the existing arrangement, a highly concessional tariff in the form of 'Dock Toll' and 'Stayal charge' is levied on the Inland Vessels (which are neither foreign nor coastal as per classification). However, since some of the said vessels are large with appropriate navigational and other aids, they are being allowed to ply to sea by the concerned Authority, akin to other sea going vessels. Since such vessels are large and would require berthing space akin to other sea going vessel, the KOPT has felt that instead of the concessional tariff applicable for Inland vessels, the rate applicable for coastal vessels would be most appropriate and thus proposed accordingly.

Vide the proposed note, the Inland Vessels may have to pay higher charges. However, the revenue implication arising from the levy of such higher charges has not been quantified by the KOPT. Therefore, this Authority is not in a position to accord approval to the proposed note.

(xxxiv). In the wharfage schedule, the existing single wharfage charge for Crude oil has been proposed to be bifurcated into two categories viz., for quantity upto 2 MMT per financial year and for the incremental quantity handled above 2 MMT per financial year.

In this regard, the KOPT is of view that due to substantial reduction of crude oil throughput at KOPT after the commissioning of Haldia Barauni Crude Pipelines, a promotional discount on incremental traffic over 2 MMT per year will entice the Oil companies to move more cargo through HDC to get the benefit of cost. Since the traffic during 2011-12 was around 2 MMT, the KOPT has proposed a cutoff limit of 2 MMT.

With regard to the submissions made by the KOPT, it is noteworthy that the KOPT has proposed an increase of 18%, 6% and around 5% in the traffic of Liquid bulk including POL and Crude during the years, 2013-14 to 2015-16, taking the actuals for the year 2012-13 as base. However, the traffic details of Crude oil alone is not available. Further, the statement made by the KOPT that prescription of wharfage charge for Crude oil in two categories would help it in attracting more crude oil traffic, does not appear to have been factored in the traffic projections at the proposed level of tariff, as the level of traffic of Liquid bulk including POL and Crude during the years, 2013-14 to 2015-16 has been kept constant at the existing as well as at the proposed level of tariff. In view of the above position, the proposal of the KOPT to bifurcate the existing single wharfage charge for Crude oil into two categories and prescribing a 50% discount to the 2nd category, is not approved. Nevertheless, the tariff to be approved will be ceiling rates and the KOPT has the liberty to charge lower rates based on commercial consideration, if it so desires.

Flowing from the above decision, the existing conditionality relating to granting of rebate on handling of Crude Oil at HDC and KDS is not deleted, as proposed by the port.

(xxxv). The KOPT has widened the scope of the tariff category by including the names of some new cargo items in respect of the POL products as well as in the category of acids prescribed in the wharfage schedule. The KOPT has confirmed that the widening of scope of the section is only to facilitate better understanding at ground level in raising bills. Since the widening of scope would give more clarity and minimize the ambiguity, the same is approved.

(xxxvi). In the wharfage schedule, the existing single wharfage charge for Naptha has been proposed to be bifurcated into two categories viz., for quantity upto 1.5 MMT per financial year and for the incremental quantity handled above 1.5 MMT per financial year.

The KOPT is of the view that since the traffic of Naphtha is nearly static over the years, a discounted rate for incremental traffic of more than 1.5 MMT per year would help in promoting handling of more cargo of Naptha.

For the similar reasons mentioned earlier in respect of Crude Oil, the proposal of the KOPT to bifurcate the existing single wharfage charge for Naptha into two categories and prescribing a 50% discount to the 2nd category, is not approved. Nevertheless, the tariff approved are ceiling rates and the KOPT has the liberty to charge lower rates based on commercial consideration, if it so desires.

(xxxvii). The KOPT is seen to have made an attempt to rationalize the wharfage schedule, by either deleting the names of some cargo items on the ground that such cargo items are hardly handled in recent past at KOPT, or by listing a cargo item from one category to another category, which has the effect of either an increase or decrease in the existing wharfage rate for that cargo.

The KOPT has reasoned that incase of any exercise for rationalization for the first time, some difference in rate is inevitable, as incase of some cargo items, there would be an increase in its existing rate, whereas in some other cases, there would be a reduction in the existing rate.

Any effort to simplify and rationalize the Scale of Rates is to be appreciated. It is recalled that even during the last general revision of tariff of KOPT in the year 2010, the KOPT had proposed rationalisation of the wharfage schedule. However, the KOPT then had not quantified the financial impact on account of the proposed rationalisation in the Wharfage schedule. Therefore, the proposal of the KOPT was not acceded by this Authority then.

In the rationalisation now proposed by the KOPT, the KOPT has furnished justification for listing a cargo item from one category to another category. Though the rationalisation has an impact in the form of increase in the rate of one cargo item and decrease in the rate of one of another cargo item, the KOPT has stated that the handling of such cargo at KOPT in last two/ three years have been negligible and hence this change in the category would not have any revenue impact. Based on the clarification furnished by the port and since no users have made any pointed objection with regard to the said rationalization in the wharfage schedule, the same is approved.

(xxxviii). The KOPT has introduced wharfage charges for a new cargo item viz., 'All other cargo not specified but handled in bags' in the wharfage schedule. According to KOPT, any unspecified bagged cargo used to be charged at the higher rate applicable for unspecified cargo in the existing arrangement. By delinking of the handling of the bagged cargo from the unspecified category, the port has proposed to levy a lower rate for the bagged cargo. Since the said measure would not burden the users, the proposed new entry 'All other cargo not specified but handled in bags' in the wharfage schedule is approved.

(xxxix). The KOPT has proposed unbundling of the cargo item 'Project Material, Project Equipment, Machinery and spares' from the existing cargo category and proposed a separate entry in the wharfage schedule. This is seen to have an impact of around 253% (3.5 times) increase in the existing wharfage rate for the above mentioned goods. The Bengal Chamber Of Commerce (BCCI) and the Masters Stevedores Association (MSA) have alerted the KOPT of the possible diversion of such traffic from KOPT due to the proposed increase in rates.

The KOPT has reasoned that the increase is to recover the cost since such cargo are extremely slow moving and high valued requiring care in handling. In this regard, the KOPT has furnished the average output per hook per shift in respect of the dry bulk cargo and the project cargo for the past three years, which shows that the average output per hook per shift in respect of the project cargo is substantially

low (almost 13 times) as compared to other dry bulk cargo. Further, the KOPT seems to have taken note of the submissions made by the users and has decided to go ahead with its proposal.

In this regard, it is noteworthy that during the fixation of upfront tariff of the multipurpose cargo, per tonne upfront tariff is determined based on the productivity of each type of the cargo. Higher the productivity, lower the rate and lower the productivity, higher the rate. Based on the same reasoning, it may, therefore, not be unreasonable to prescribe a higher rate for project cargo, which has a lower productivity.

Therefore, this Authority is inclined to prescribe a separate entry in the wharfage schedule for the cargo item 'Project Material, Project Equipment, Machinery and spares'. Though the KOPT has not furnished the financial implication arising due to prescription of a higher wharfage rate for 'Project Material, Project Equipment, Machinery and spares', it is relevant to mention that the KOPT is not seen to have projected any traffic of project cargo during the years, 2013-14 to 2015-16, thereby, realizing only a negligible income from handling of project cargo during the said three years, if at all, the project cargo is handled at KOPT.

- (xL). Under the existing arrangement, a wharfage rate of ₹4.86 per tonne is prescribed for iron ore and a wharfage rate of ₹19.44 per tonne is prescribed for all cargo, discharged/ shipped at berth/ jetty meant for handling sea-going vessel. In the proposed Scale of Rates, the KOPT has proposed merger of both the above rates into a single rate of ₹23.33 per tonne for the cargo discharged/ shipped at berth/ jetty meant for handling sea-going vessel. In other words, all cargo including iron ore is proposed to be charged at ₹23.33 per tonne.

In this connection, the KOPT has stated that it intends to withdraw the existing promotional tariff introduced years ago for Iron Ore, due to the deficit position of the Iron Ore activity and since the extent of use of port infrastructure by Iron Ore is akin to other dry bulk cargo, the KOPT has proposed a single rate for handling all cargo discharged/ shipped at berth/ jetty meant for handling sea-going vessel. Further, the KOPT has sought to argue that though the rate increase in % terms may look very high, the increase is only due to withdrawal of the promotional rate.

The Iron Ore Exporters' Association (IOEA) have objected to the substantial increase in the wharfage rate of iron ore proposed by the port. In this regard, it is relevant to mention here that the KOPT proposes to withdraw the existing concession allowed by it to the iron ore. Grant of concession or withdrawal of a concession already given may be the prerogative of the port based on commercial considerations. The users having enjoyed the benefits of the concessional tariff in the past, now object to the withdrawal of the concession by the KOPT. However, it has to be noted that the KOPT has not furnished the additional revenue that may be earned by it due to withdrawal of the said concession on the Iron ore cargo. In view of this position, this Authority is not in a position to approve the proposal of the KOPT in this regard. The existing tariff structure will continue unaltered.

- (XLi). The KOPT has introduced a note to the effect that in case of overside discharge of cargo from vessel, wharfage as applicable shall be levied. For subsequent discharge of the said cargo at berth in the same dock system, 50% of the wharfage as applicable shall be levied in addition to the above.

In this regard, the KOPT has stated that Overside discharge means discharge from vessels working in berths/ jetty/ dock/ buoy to another vessel/ barge without passing through quay, where 100% wharfage is leviable under the existing as well as proposed arrangement. However, for subsequent discharge of the same cargo from the second vessel/ barge to quay, the KOPT has proposed a concessional rate of 50% wharfage in place of 100% wharfage.

From the explanation furnished by the port, it appears that instead of the 100% of the applicable wharfage charge leviable for subsequent discharge of cargo, the KOPT has proposed to levy only 50% of the applicable wharfage rate. Since the proposed note is concessional in nature and would give relief to the users, the same is approved.

- (XLii). The KOPT has proposed to merge the existing separate on board charges of Coking coal with the other entry pertaining to all types of coal. This change in the category is seen to result in an increase of 15% in the on-board charges for coking coal, which is seen to be within the 20% increase granted to the cargo related charges. Hence, the proposed merger is approved.

- (XLiii). The KOPT has introduced On-board handling charges for a new cargo item viz., 'All types of cargo handled in drums and bags'. In this regard, the KOPT is of the view that since handling of cargo in bags/ drums and handling of large sized heavy weight and high value cargo are completely different, it is not appropriate to charge a higher rate prescribed for unspecified cargo on the cargo handled in bags and drums.

According to KOPT, in the existing arrangement, any unspecified bagged cargo used to be charged at the higher rate applicable for unspecified cargo. By delinking the handling of the bagged cargo from the unspecified category, the port has proposed to levy a lower rate for the bagged cargo. However, the port has not furnished detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charge for the said cargo item proposed to be introduced by it. Notwithstanding this position, recognising that the said measure would give relief to the users, the proposed new entry 'All types of cargo handled in bags and drums' in the on-board handling charges schedule is approved at the proposed rate.

- (XLiv). The existing shore handling charges schedule prescribes separate rates for tipping of thermal coal wagon by Wagon tippler, manual unloading of coal and for transfer of thermal coal (other than through mechanical system). Similarly, the existing shore handling charges schedule prescribes separate rates for tipping of iron ore wagon by Wagon tippler, manual unloading of iron ore and for transfer of iron ore (other than through mechanical system). Now, in the proposed Scale of Rates, a single rate is proposed to be prescribed for unloading of thermal coal/ iron ore/ iron ore pellets wagon by wagon tippler.

In this regard, the KOPT is of the view that under the existing arrangement, since the total tariff for manual unloading and transfer of thermal coal/ Iron Ore to quay was much higher than the consolidated charge for both the said operation for other cargo, it was felt appropriate to have only a single rate for the said operations for all types of dry bulk cargo. In this regard, the KOPT has stated that the aforesaid change will not increase the rate of handling of such cargo. Further, the KOPT has also stated that though they normally do not provide such operations, the rates for such handling of Thermal Coal and Iron Ore have been kept only to deal with a situation of in case the mechanical system fails and KOPT decides to provide the services.

In spite of a specific request, the KOPT has not furnished any workings/ details to justify the prescription of a common single rate for thermal coal and iron ore. Also, in spite of a request, the KOPT has not proposed a note listing the services already prescribed in the existing Scale of Rates, if the intention of the KOPT was to propose a composite rate for shore handling of iron ore/ thermal coal. In the absence of requisite details, this Authority is not in a position to approve a common rate for tipping by wagon tippler in case of thermal coal and iron ore and common rate for manual unloading in case of thermal coal and iron ore. Nevertheless, it is relevant to mention here that since the expenses relating to manual unloading or tipping by wagon tippler in case of thermal coal and iron ore have already been captured in the Cost statement, no hardship is caused to the KOPT on account of non-prescription of common rate for tipping by wagon tippler in case of thermal coal and iron ore and common rate for manual unloading in case of thermal coal and iron ore. The existing arrangement with differential rates will continue, subject to the general increase to be effected in the cargo related charges.

Therefore, the deletion to the note proposed by the KOPT due to prescription of common rates, is also not acceded to.

- (XLv). On the ground that the contractor engaged for equipping Berth No. 2 & 8 has abandoned the contract and that the KOPT feels it appropriate to have a uniform rate structure for identical activities at shore for different berths, the KOPT at relevant places has proposed to remove the existing reference given to berth no. 2 and 8 of HDC in the proposed Scale of Rates. For the reasons stated by the KOPT, a separate reference to the berth no. 2 and 8 of HDC is not relevant in the Scale of Rates of KOPT, hence the same is deleted, wherever prescribed in the existing Scale of Rates of KOPT.
- (XLvi). On the ground that the imported cargo are mostly stored under the licence scheme (i.e. storage space allotted on licence under Rent Schedule), the benefit of 3 extra free days period for non-hazardous cargo using port equipment for delivery as available in the existing Scale of Rates is proposed to be withdrawn by the port and to be treated at par with all other cargo.

The major port has liberty to prescribe the number of free days, as stipulated in Clause 4.5 of tariff guidelines of 2005. However, the KOPT has not furnished the details of the additional income that may accrue to it due to reduction in the number of free days. Therefore, the proposal of KOPT in this regard, is not approved.

- (XLvii). The KOPT has introduced Loading/ Unloading/ Restacking charges for Dry bulk cargo loaded/ unloaded from Wagon at ₹49.50 per MT and Dry bulk cargo loaded/ unloaded from Truck at ₹31.68 per MT.

The proposed rates are reported to be based on the rates of ₹25 per MT in case of loading into wagons and ₹16 per MT in case of loading into trucks, obtained by the KOPT through a tender invited by it through competitive bidding for loading of dry bulk cargo into wagons and trucks. To this, the KOPT has added the overhead component and has proposed the rates given above.

Considering the rates obtained by the KOPT through the tender and the rates proposed by the port, it is seen that the KOPT has sought overheads to the tune of almost 100%. KOPT has not justified recovery of 100% overheads for rendering the said service. The KOPT has also not quantified the additional income that may accrue to it due to the proposed charges. The proposal of the port is, therefore, not approved.

Based on the above position, the note proposed by the port in relation to the above mentioned proposed rates is also not approved.

- (XLviii). Based on the position that the rates for handling IWT containers are prescribed at 45% of the rates for handling normal containers, the KOPT has proposed a note to the effect that the rate of rebates for IWT containers would be 45% of the rates of rebate prescribed for normal containers. The prescription of the said note is approved.

- (XLix). The KOPT has proposed a conditionality to the effect that Composite Box rate shall be levied separately by each dock system for container operation within their system, unless otherwise specified in the Scale of Rates. The KOPT has also proposed a note that in case of overside discharge/ shipment of Container from/ to vessel, composite box rate shall be levied after allowing rebates against services not rendered. The KOPT has reported that the said conditionalities have been prescribed based on similar conditionalities being available for bulk and break bulk cargo.

In this regard, it is seen that the wharfage schedule for bulk and break bulk cargo prescribes a note that Wharfage shall be levied separately by each dock system for cargo operation within their system, unless otherwise specified in this Scale of Rates. The wharfage schedule for bulk and break bulk cargo also prescribes a note that in case of overside discharge of cargo from vessel, wharfage as applicable, as the case may be, shall be levied. Considering the said position, it is appropriate to have similar conditionalities prescribed in respect of Containers also. Hence, the proposed notes are approved.

- (L). The KOPT has proposed that in case of Over dimensional containers, the rate will be 1.25 times the rate for normal transshipment container. In this context, KOPT has clarified that the reference Over dimensional containers in the said note, means 'Over dimensional transshipment containers'. KOPT has stated that since the rate of normal over dimensional containers is 1.25 times of that of normal container, it has proposed to charge over-dimensional transshipment containers also at 1.25 times of normal transshipment container rate.

Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that the handling charges for transshipment containers shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. In the case of KOPT, since the rate of normal over dimensional containers is 1.25 times of that of normal container, it is appropriate to prescribe that over-dimensional transshipment containers would be charged at 1.25 times of normal transshipment container rate.

- (Li). The existing miscellaneous charges for shifting of containers on board via quay head, has been bifurcated into two categories viz., shifting of containers on board via quay head without port labour and shifting of containers on board via quay head with port labour. Accordingly, two different rates have been prescribed by the port. Also, a new rate has been introduced to cover instances where shifting of containers on board is not via quay head and would be by deploying port labour.

In this connection, the KOPT has reported that since it provides onboard labour in HDC and not in KDS, the existing conditionality gives rise to customer dissatisfaction due to difference in interpretation and therefore, to do away with such issues, it has proposed the changes mentioned above. However, the KOPT has not furnished the basis to arrive at the bifurcated rates, in spite of a query in this regard. In the absence of relevant information, the proposal of the port to bifurcate the existing rate is not approved. The existing arrangement will continue unaltered.

With regard to prescription of a new rate for to cover instances where shifting of containers on board is not via quay head and would be by deploying port labour, the port has stated that the proposed rate has been derived based on the existing rate for Lift on/ Lift off/ Restacking by port equipment. The said new rate is approved.

- (Lii). The KOPT has proposed to reword the existing phrase 'Lift on/ Lift off / Restacking by port equipment not included in the services mentioned at S.11 and S.12 or any other services under S.14' to 'Lift on/ Lift off to/ from trailer/ wagon or restacking (not involving transportation by trailer) by port equipment not included in the services mentioned at S.11 and S.13 or any other services under S.14, for better understanding and to bring more clarity at the ground level.

Since the basic nature of services rendered or to be rendered in the existing or proposed scenario does not undergo a change and that the proposed phrase would bring in clarity at the ground level as proposed by the port, the proposed modification to the existing description is approved.

- (Liii). The KOPT has introduced a charge of ₹500/- per TEU for gate delivery/ receiving charge on container on which Composite Box rate is not levied. While responding to a query raised by one of the user organizations viz., Association of Shipping Interests in Calcutta (ASIC), the KOPT has clarified that the proposed charge would be levied on a container which moves through the port without going through any ship face handling. The KOPT has also stated that under the existing arrangement, only lift-on/ lift-off charges at yard, if provided by port, is being levied, whereas, at the same time, the levy of composite box rate on such containers would be on a higher side. Hence, the KOPT has proposed to levy ₹500/- per TEU, which is reported to be not based on any cost parameters. The proposed rate is reported for recovery of some cost associated with involvement of port manpower and documentation in the process of delivery/ receiving where composite box rate, which includes wharfage, is not realised.

Since the number of such events occurring is insignificant, prescription of this new rate would not have any significant revenue impact. Based on this position and given that such gate delivery charges already exist in the existing Scale of Rates of KOPT for the cargo, the said prescription of a new rate is approved.

- (Liv). The KOPT has introduced a charge of ₹120/- per TEU for rendering a new service viz., on-board lashing/ de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents. Considering the estimated rate payable to private agency (as per market survey) at ₹83/- per TEU and the 45% Management and General Overheads at ₹37/- per TEU, the KOPT has arrived at the charge of ₹120/- per TEU. The KOPT has also quantified an additional income to the tune of about ₹1.20 crores each during the years, 2014-15 and 2015-16 on account of such levy, which is seen to be the recovery of overheads component.

The ASIC is of the view that since the container charges at KOPT are composite rates, the proposal of the port to levy ₹120/- per TEU would amount to duplication. The Master Stevedores Association (MSA) has stated that the KOPT has no labour/ equipment to render lashing/ delashing of containers and hence the proposed rate should not be approved.

With regard to the submission made by the users associations, it is relevant to mention here that in respect of a composite rate for a container prescribed at KOPT, the rate includes the charges relating to movement of a container from a ship to yard and subsequent lift on for delivery and the said rates are applicable on all containers handled at KOPT. However, the rate of ₹120/- per TEU proposed by the port is towards providing additional ancillary services like lashing/ de-lashing, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents, which may not be applicable to all containers handled at the port and would be optional and would be levied only at the request of the user. Based on the above position,

the rate of ₹120/- per TEU for rendering a new service viz., on-board lashing/ de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documents, is approved. However, a note is prescribed that the said services are optional and would be rendered only at the request of the user.

- (Lv). The KOPT has introduced a charge of ₹1000/- per TEU for export load containers entering after the cut off period or export load containers made ready after the cut off period for readiness. In this regard, KOPT has clarified that at present no charge in this regard is prescribed in its Scale of rates and the proposed rate is only to enable KOPT levy a penal rate on an export container when it does not enter on time and due to which vessel operation and sailing gets affected, thereby disturbing the port's overall work planning. Since the rate is penal in nature, the KOPT has stated that no cost element has been considered to arrive at the proposed rate.

The ASIC has objected to the proposed levy on the ground that due to infrastructure constraints like congested roads, location of the warehouses at hinterlands etc., the containers may sometimes miss the original cut off and therefore the extension of cut off is required and that the port is not to levy any charges as it is not rendering any special service by accommodating the request of extra cut-off being given to the customers.

It is to be noted that levy of such charge would force the users to adhere to the time schedule and would put the port's valuable resources into more efficient use. As rightly mentioned by the KOPT, the users should endeavor to ensure that the KOPT does not get a chance to levy the said rate. Since, the proposed levy being in the nature of penal measure which will discourage idling of valuable resources of the port, the proposed levy is approved.

- (Lvi). The KOPT has proposed a note to the effect that demurrage charges on over dimensional containers would be levied at two times the rates applicable for the respective size and type of container on the ground that in the container storage yard, any over dimensional container occupies atleast two container storage slots as compared to a normal container. The KOPT has also stated that the Over dimensional containers, besides occupying larger area, also renders the adjacent slot unusable by other container and un-operable by yard equipment.

Though the ASIC has objected to the said levy stating that the KOPT should be in a position to make available the spare capacity for storage of Over dimensional containers without levying additional charge, it is to be recognized that the facility in a port is valuable and the port cannot be expected to offer the additional space free of charge. It is noteworthy that in Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), a BOT terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), the demurrage charges on over dimensional containers has been prescribed at two times the rates applicable for the normal containers. Though, the KOPT has not furnished the financial implication arising due to prescription of demurrage on over dimensional containers, it is relevant to mention that the KOPT is not seen to have projected any traffic of over dimensional containers during the years, 2013-14 to 2015-16. If at all, the port may realise only a negligible income from handling of over dimensional containers during the said three years, if the over dimensional containers are stored, beyond the free days. Based on the above position, the proposed prescription is approved.

- (Lvii). The KOPT has proposed a note to the effect that the demurrage charges of coastal container would apply as demurrage charges for IWT containers also so as to enable the IWT containers enjoy the rebate like coastal containers.

In this regard, it is relevant to mention here that the coastal concession is not applicable for storage of containers, as per the Government policy. Therefore, the reasoning furnished by the KOPT of extending the concessional tariff relating to coastal containers to IWT containers does not arise. However, to enable the port to levy demurrage charges on IWT containers, the note proposed by the port is approved.

- (Lviii). The existing Scale of Rates of KOPT prescribe a rate of ₹12/- per axle per day for Stabling charge on non-commissioned wagon or wagon owned by party other than Indian Railway. The KOPT in the proposed Scale of Rates has proposed that the said rate would be levied as per the Indian Railways rates as circulated from time to time. However, when asked to clarify whether fixation of rates for stabling falls under the purview of this Authority or the Indian Railways, the KOPT has, interalia, stated that there is no stipulation for getting the approval of Indian Railways for levy of charges for

other railway services rendered by the port to its users and that such rates in the past have been approved by this Authority. Thus, at one place the KOPT has proposed that Stabling charge would be levied as per the Indian Railways rates, and at other place the KOPT is of the view that this Authority has to approve the rates. There is no clarity on the stand taken by the port. The existing arrangement will, therefore, continue unaltered.

- (Lix). KOPT has introduced hire charges at ₹1813/- per hour for hiring of Excavators used for firefighting at coal stockyard and for some miscellaneous requirements. The KOPT has reported to have arrived at the proposed rate by considering the present hire rate of Excavators at HDC at ₹1258.75 per hour and added with the expected rise in fuel and labour cost and overheads of HDC. However, the basis for considering the 10% expected rise in fuel and labour cost and 19.25% as overheads has not been explained by the port.

The KOPT has quantified the additional income arising out of the said levy at about ₹17 lakhs per annum during the years, 2014-15 and 2015-16. Based on the above position, this Authority is inclined to approve the proposed levy. However, approval to the proposed rate should not be construed as incidental approval to the costing methodology adopted by the KOPT to arrive at the rate.

- (Lx). In the tariff Order of November 2010, a rate of ₹52/- per MT was approved for use of MHC at Berth no. 2 and 8 of HDC. On the ground that the KOPT is going to progressively deploy MHC at all its berths, the port has come up with a revised rate of ₹85.44 per MT for use of MHC. Infact, the KOPT has already commenced to apply the proposed rate in Berth no. 4B on adhoc basis with the consent of the users. The KOPT has sought approval for levy of the rate on adhoc basis from 14 July, 2013 till the revised rates for use of the MHC are approved by this Authority.

The KOPT has explained the determination of the rate of ₹85.44 in a descriptive manner while responding to the comments of the Tata Steel Limited (TSL). However, no working in this regard has been furnished by the KOPT. In the absence of working and without detailed scrutiny of capacity and cost elements considered by the KOPT in determination of the proposed rate, it is not found possible to approve the rate as proposed by the port. Therefore, the rate for use of MHC is approved with the general increase in the cargo related charges to the tune of 20%. The increased rate for use of the MHC works out to ₹62.40 per MT. Since, the KOPT has made a mention about making a payment to the MHC contractor to the tune of ₹51.91 per MT, prescription of rate of ₹62.40 per MT would not put KOPT in a hardship for non-approval of the rate as proposed by it. In this regard, the KOPT should note that the prescription of rate of ₹62.40 per MT would be on adhoc basis. The KOPT is requested to come up with a well analysed proposal to arrive at the rate for use of MHC on normative basis, in line with the approach adopted by this Authority while prescription of rate for use of MHC at other major port trusts.

Recognizing that the MHC is already in operation at Berth no. 4B and the port has already started levying the proposed rate with the consent of the users, levy of the mutually agreed adhoc rate of ₹85.44 per MT from 14 July, 2013 till the effective date of implementation of the revised tariff is recognised.

- (Lxi). The charges for use of MHC prescribed in the existing Scale of Rates of KOPT is with reference to deployment of 2 nos. of MHCs at the Berth. The KOPT now has proposed a note to enable it prescribe rate for deployment of one MHC at a berth due to exigency or operational reasons. The ship berth day output as well as the amount payable in the event of deployment of one MHC is seen to be half the berth day output as well as the amount payable in the event of deployment of two no. of MHCs. Since the said note would bring in more clarity to the levy of charges for use of one MHC, the same is approved.
- (Lxii). On the ground that the wide variation in the size and weight of break bulk packages impacts the productivity of the MHC and also since the productivity for break bulk cargo varies with the type of cargo, the KOPT does not want to prescribe Minimum Level of Productivity (MLP) for such cargo. In this connection, the KOPT has proposed a note stating that the rate without any MLP will be levied in case of any cargo other than dry bulk cargo.

In this connection, it is noteworthy that in other major port trusts where tariff for the use of the MHC has been approved, different tariff for handling of dry bulk cargo as well as break bulk cargo by use of

MHC has been approved with their relevant MLPs. It is to be noted here that the level of MLP prescribed in such cases in respect of Break Bulk cargo is seen to be less when compared with the MLP prescribed in respect of dry bulk cargo. This is recognizing the position that the productivity in respect of Break Bulk cargo would be less than that of the Dry Bulk cargo. Considering this position, the submission made by the KOPT appears to be reasonable.

However, it is relevant here to mention that the rate for use of MHC as available in the existing Scale of Rates of KOPT is for loading/ unloading of dry bulk cargo only. Therefore, the MLP prescribed for levy of the said rate is also with reference to dry bulk cargo only. The rate for handling of break bulk cargo by MHC has not been prescribed at KOPT with MLP. Considering that the KOPT is being advised to come up with a proposal to review the rate for MHC, the note now being proposed by the port is approved on adhoc basis for time being with an advice to the port to propose rate for handling break bulk cargo also with the relevant MLP, as considered in other ports while fixing the rate for MHC.

(Lxiii). The Scale of Rates of KOPT prescribes rates for rendering despatch related services. As per the description to the said tariff item, the rate is towards rendering of various services like cleaning, trimming, labelling, lime spraying in addition to weighment. Some of the users are of the view that in case of operations like weighment etc. are not undertaken, the same should not be charged by KOPT. Acceding to the request made by the users, the KOPT has requested this Authority to consider the position that if due to any reason, the service of weighment cannot be provided by the port, the prescribed rate for weighment charge available in the Scale of Rates of KOPT may be considered as a discount. This provision is incorporated suitably as a note to the said levy.

(Lxiv). The KOPT during the proceedings relating to its general revision in December 2006 as well as in November 2010 had proposed to enlarge the scope of the existing provision relating to cleaning charges so as to cover all types of ore and finished fertilizers, clinkers, sugar, mill scale, pulses, and any other dry bulk cargo. On both the occasions, this Authority in its Order of December 2006 as well as in its Order of November 2010 had categorically stated that since the KOPT had been handling the cargo proposed to be covered for levy of cleaning charge even before the review of its tariff without any additional levy towards cleaning charge, the then existing charges would, therefore, cover the service of cleaning also. As such, the then proposed extension of the then existing provision to cover the above mentioned cargo items was not approved.

Now, the KOPT has stated that the nature of the cargo proposed to be included requires cleaning and that it is more appropriate to realise the same under cleaning charge from the specific users. Though the KOPT has stated that the additional income arising due to enlarging the scope of the levy has been considered in the cost statement (at the proposed scale of Rates), the KOPT has not separately quantified the additional income. In the absence of the additional income and due to the objection from the users stating that Cleaning charge is an integral part of on board charges and should not be charged additionally, the proposal of the KOPT to enlarge the scope of the levy is not approved.

(Lxv). Though the KOPT in its initial proposal had proposed modifications to the existing conditionalities relating to Ship Breaking and had also proposed increase in rates of ship breaking, it has subsequently proposed to maintain status quo in the conditionalities. The KOPT has, however, retained the increase in rates sought by it. The increase sought by KOPT has been restricted to the general increase in vessel related charges.

(Lxvi). The dry dock charges are prescribed for occupancy of the vessel upto 10 days. The KOPT has proposed to levy 150% of the rates applicable for the period upto 10 days for occupation from 11th to 30th day and 200% of the rates applicable for the period upto 10 days for occupation beyond 30 days, instead of the existing 125% and 150% respectively.

In this regard, the KOPT has stated that with regard to the levy of dry dock charges, the objective of port is to encourage 'more vessels to dry dock for less period of occupation' rather than 'less vessels to dry dock for more period of occupation'. Reportedly, when a vessel is allotted for dry dock, the vessels continue to occupy dry dock for a long period, thereby hampering the total dry dock planning for all vessels requisitioned for dry docks. Hence, to discourage this tendency and at the same time to increase the revenue, the port has proposed increase in charges for higher occupation period.

Further, the KOPT while responding to the queries have proposed to bifurcate the slab from 11th to 30th day in two stages i.e. a levy of 150% of the basic rate for 11th to 20th day and a levy of 175% of basic rate for 21st to 30th day, in line with the existing scale of rates of Mumbai Port dry docks.

The users have not objected to the proposed levy and recognizing that levy of such charges would make the users stick to the time schedule and would put the port's valuable resources to a more efficient use, the levy proposed by the port in its initial proposal is approved, as the users are not aware of the changes proposed by the port subsequently.

(Lxvii). Though the KOPT in its initial proposal had proposed to introduce charges for hiring of Scissors Lift and Air Compressors, it has subsequently withdrawn its proposal on the ground that the said equipment are not being put into use for more than 2 years due to lack of manpower and also due to the low demand for it by the users and it is most likely that it would be withdrawn from dry dock service. Based on the position put forth by KOPT, the proposal of the port in this regard is treated as withdrawn. The note proposed by the port with reference to the said hire of equipment is also treated as withdrawn.

(Lxviii). The KOPT has proposed to introduce a new note to levy double the proposed rate for hire of 25 tonne crane, 7 tonne crane and upto 6 tonne crane, if the crane is booked beyond normal shift hours, on the ground that working beyond normal shift will involve payment of overtime. In this regard, it is recalled that during the last general revision of KOPT in 2010, when the KOPT had proposed similar provisions, this Authority in its Order of November 2010 had rejected the proposal of the port on the ground that it is not in favour of recognising overtime charges as the ports are expected to render service, round the clock and that the basic charges are recovered by KOPT from these tariff items even in the extended hours of working. In view of this position, it was communicated to the KOPT that this Authority is not in a position to accord approval to the proposal of the port.

In this regard, the KOPT has stated that during the few occasions when the cranes are booked in the evening hours or at night, it attracts extra electricity charges at higher rate levied by CESC from their peak load consideration and that to compensate for the same, it has proposed twice the prescribed charges. The KOPT has not explained how the levy of higher electricity charges at night culminates into prescription at twice the charges beyond shift hours. Hence the proposal of the Port is not acceded to.

(Lxix). The KOPT has introduced levy of anchorage charges on vessels working at Sandheads. In this regard, the KOPT has stated that since there are no anchorage rates available for vessels anchored at Sandheads for trans-loading operations and since the KOPT is considering establishing such operations, there is a need for having a levy in this regard. The KOPT has not furnished any workings to arrive at the proposed rate and has stated that the proposed rate is in line with the proposed anchorage charge of any other river anchorage. The reference to any other river anchorage made by the KOPT has not been indicated by the KOPT. Therefore, in the absence of working and requisite details, the proposal of KOPT is not approved.

(Lxx). Under the existing arrangement, additional charges per complete voyage or for each leg are prescribed on coastal vessels carrying passengers. Now, the KOPT has proposed introduction of additional charges per complete voyage or for each leg on foreign going vessels carrying passengers on the ground that it expects foreign cruise vessels. The KOPT has stated that like coastal vessels, the foreign vessels would also be availing the port passenger terminal facilities where intense civic and immigration facilities are required. The KOPT has not furnished the basis to arrive at the rate for foreign vessel carrying passengers. However, considering that the rate for coastal vessel carrying passengers is available and based on the position that the services rendered to both the coastal as well as foreign vessels carrying passengers are same, the rate for foreign vessel carrying passengers is approved, by taking the rate available for coastal vessel as base. Considering the rate for coastal vessel and applying the increase of 20% sought by the port on coastal vessel and keeping in view the present exchange rate and the coastal concession, the proposed rate for foreign going vessel appears to be reasonable. Hence, the proposed levy is approved.

(Lxxi). KOPT has introduced charges for providing pneumatic fenders. It is recalled that in the Order of November 2010, in the absence of details of the cost elements forming part of the proposed rate, this Authority could not approve the rates proposed by KOPT for hiring out pneumatic fenders.

Now, the KOPT has furnished workings and arrived at the rate of ₹5500/- per fender per day, as brought out in the factual portion of this Order. The basis for considering life of the asset at 8 years, maintenance @ 10%, overheads at 92% of the operating cost has not been explained by the port. Further, though the KOPT has stated in the workings that the utilization of the fender is 30% (1314 fender days), it works out to only 15% utilization. Notwithstanding this position, considering the position that this is an additional service/ facility envisaged by port to be provided to the ships on their request, and taking into account the estimated additional income arising from the hire of fenders at the proposed rate at ₹69.62 lakhs and ₹73.08 lakhs during the years, 2014-15 and 2015-16, and keeping in view that the users have not objected to the proposed levy, the same is approved.

With reference to the note proposed by the port that incase the fenders are required to be deployed in any place other than the specified areas, the KOPT levying additional cost towards to and fro transportation, the KOPT has clarified that since Fenders can be moved by use of tugs/ launches etc. specific rate for hiring of tugs/ launches etc. prescribed in the KOPT Scale of Rates would be levied for such transportation. The proposed note is also approved.

(Lxxii). The KOPT has proposed a note to the effect that incase of vessels attending Sandheads for lighterage operation where the cargo discharged by such mother vessels is subsequently not discharged at any approved landing stage within KoPT limits, the full port dues as applicable for a foreign going vessel or a coastal vessel would apply instead of the concessional port dues prescribed in respect of Vessels attending Sandheads for lighterage. Since the intention of the port is to enable it earn full port dues on a vessel incase such vessel does not take any other services from the port on the discharged cargo, thereby depriving the port to earn revenue on such discharged cargo, the proposed note is approved.

(Lxxiii). The KOPT has proposed altering the existing slab structure prescribed for stayal of vessel less than 200 tonnes. It is recalled that in the Order of November 2010, in the absence of KOPT providing the details of the additional revenue that may accrue to it due to the proposed change, this Authority could not approve the said arrangement. In this regard, the KOPT has stated that due to very low charges, the small boats show a tendency to stay inside dock for shelter thereby creating congestion in the impounded dock system and that altering the slab structure would act as a disincentive to them. The KOPT has also stated that the alteration of the slab structure for small boats is not being made with an intention to earn additional revenue, which in any case is negligible, but it is only an attempt to solve the congestion problem. Based on the position that the additional income arising out of the proposed change is only negligible and also since the users have not objected to the said levy, the proposal of the port in this regard is approved.

(Lxxiv). Under the existing arrangement, if an inland vessel and non-propelled craft requires the services of port for towage and pilotage or shifting, 50% of the rates applicable for coastal vessel (other than for Andaman) is levied. The KOPT has now proposed levy of 75% of the rates applicable for coastal vessel (other than for Andaman) on inland vessel and non-propelled craft for services of port for towage and pilotage or shifting. In this regard, the KOPT is of the view that due to depreciating value of Rupee vis-à-vis Dollar, the Coastal vessel charges has become lower than that of Foreign vessel and since no specific guidelines exist for the IWT vessels, it has proposed to levy 75% of the coastal rate.

Fluctuation in the Rupee-Dollar Exchange rate is a part and parcel of the business and cannot be taken as a criteria for determining the rate. The 2005 guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The proposal of the port, therefore, is not approved.

(Lxxv). With regard to the proposed rate of ₹40 per MT introduced for handling of fly ash vessel at TT shed of KDS, the KOPT has stated to have started implementing the rate effective from 09 May 2011 with the approval of Board and in consultation with the users.

In this connection, it is relevant to mention here that as per clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, a port or private terminal is allowed to submit a suitable proposal. With the submission

of the proposal, the port can levy the proposed charges on an adhoc basis till the rates are finally notified, provided the adhoc rate is derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo; and, it is mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned users

Levy of charges by the KOPT from 09 May 2011 is not found to be line with the stipulation contained in Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005 as the rate is not derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo. In spite of a specific request, the KOPT is not seen to have furnished workings to arrive at the proposed rate. However, since the KOPT has already started rendering the said service and given that the users have agreed to the proposed rate, this Authority is inclined to take a lenient view and approve the proposed levy of the charges retrospectively from the date of implementation of the rates i.e. 09 May 2011. However, the KOPT is advised to strictly refrain from such action in future.

(Lxxvi). The KOPT has not explained the reason for removal of provision prescribed at Note (ii) to Section 11 and 12 for allowing rebate, when the services are not provided by the KOPT. Therefore, the existing provision is retained.

(Lxxvii). The tariff guidelines of 2005 prescribe concessional tariff for coastal cargoes/ containers/ vessels. The coastal cargo/ container/ vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/ container/ vessel related charges. Importantly, the guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange rate due to such restatement. In view of this position, the existing coastal vessel rates are maintained subject to the general decision on increase in the vessel related charges.

13.1. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the KOPT. The effective date of the revised Scale of Rates as conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 21 February 2014 notified on 26 February 2014. The ASIC has requested for notice of 3 months for implementation of the revised tariff. However, it is to be noted that the tariff guidelines stipulate that the tariff approved by this Authority will come into effect 30 days from the notification of the Order in the Gazette. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the request made by ASIC.

13.2. A special levy of 5% on all the cargo and vessel related charges is approved to meet the pension liability in respect of employees who have retired prior to 1 April 2004, and will be in force till 31 March 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The pension fund position and the special rate to be approved now will be reviewed at the time of next tariff review. The port is advised to maintain a separate account in this regard and furnish the audited details for scrutiny at the time of the next review.

13.3. Since the estimated cost and financial position of KOPT has been considered upto 31 March 2016, the tariff approved now will remain in force till 31 March 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.4. The tariff of the KOPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the KOPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.5. In this regard, the KOPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the KOPT to submit its proposal for an ahead of schedule review. If the KOPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

[Advt. III/4/Exty./143/2014]

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

Annex – I

KOLKATA PORT TRUST							
Analysis of performance of Kolkata Port Trust for the period from the years 2010-11 to 2012-13.							
₹ in Lakhs							
Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of November 2010			Actuals		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic						
	- Cargo (in Million Metric Tonnes)	43.643	44.754	47.635	47.545	43.248	40.519
I	Operating Income						
	(i) Cargo & Container Handling income	46722.37	52320.00	54862.91	46690.89	51448.67	45720.88
	(ii) Vessel related income	26087.83	31425.38	32806.65	26952.19	29227.14	30869.61
	(iii) Railway Income	9387.19	9250.36	9820.50	9383.05	11028.27	9426.80
	(iv) Estate Income	21171.95	21790.09	22429.39	21427.78	35323.55	30607.25
	Total (i to iv)	103369.34	114785.84	119919.45	104453.91	127027.63	116624.54
II	Operating cost (excl depreciation)						
	(i) Cargo Handling & storage	19941.24	21182.38	21978.84	20073.70	22941.08	22957.53
	(ii) Port and dock facilities	15757.89	16350.39	16965.16	16287.87	18936.12	21265.06
	(iii) Railway Activity	4671.57	4847.22	5029.47	4422.62	5509.31	4153.19
	(iv) Estate Activity	4035.05	4186.77	4344.19	4021.84	4049.81	4343.77
	Total (i to iv)	44405.75	46566.76	48317.66	44806.03	51436.32	52719.55
III	Depreciation	3751.90	3936.03	4229.92	3629.08	3838.29	3814.16
IV	Management & General Administration Overheads	21531.05	22340.62	23180.63	20829.26	22785.15	25610.40
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	33680.638	41942.428	44191.236	35189.54	48967.865	34480.425
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	1222.22	719.38	719.38	8078.45	8824.63	10296.73
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	30691.11	30060.87	30503.7	31772.94	33444.69	40521.87
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-29468.89	-29341.49	-29784.32	-23694.49	-24620.06	-30225.14
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	4211.75	12600.94	14406.92	11495.05	24347.81	4255.29
X	Capital Employed	80761.92	82532.97	86008.68	80770.34	84246.22	79642.63
	- Business Assets	75865.97	77477.87	80604.81	75893.98	79127.18	74735.39
	- Business Related Assets	3756.55	3869.81	4113.82	3744.95	3925.69	3751.69
	- Social Obligation Assets	1139.40	1185.29	1290.04	1131.41	1193.35	1155.55
XI	Return on Capital employed	12454.10	12721.52	13242.33	12457.61	12990.11	12272.80
	- Business Assets	12138.55	12396.46	12896.77	12143.04	12660.35	11957.66
	- Business Related Assets	315.55	325.06	345.56	314.58	329.76	315.14
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-8242.35	-120.58	1164.59	-962.56	11357.70	-8017.52

Annex - II (a)

KOLKATA PORT TRUST										
Consolidated Cost statement for the years 2013-14 to 2015-16.										
Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Cargo Traffic (in Million Metric Tonnes)	47.545	43.248	40.519	46.015	48.156	50.316	46.015	48.156	50.316
I	Operating Income									
	(i) Cargo & Container Handling income	46690.89	51448.67	45720.88	49084.53	51616.27	53690.77	49084.53	51616.27	53690.77
	(ii) Vessel related income	26952.19	29227.14	30869.61	35765.14	37356.18	39150.19	35719.55	38734.07	40592.62
	(iii) Railway Income	9383.05	11028.27	9426.80	10436.25	11020.96	11642.12	10436.25	11020.96	11642.12
	(iv) Estate Income	21427.78	35323.55	30607.25	32544.83	33275.68	34011.05	32544.83	33275.68	34011.05
	Total (i to iv)	104453.91	127027.63	116624.54	127830.75	133269.09	138494.13	127785.16	134646.98	139936.6
II	Operating cost (excl depreciation)									
	(i) Cargo Handling & storage	20073.70	22941.08	22957.53	25720.66	28040.62	30003.05	24382.12	26088.87	27915.09
	(ii) Port and dock facilities	16287.87	18936.12	21265.06	25690.58	27499.85	29435.90	23130.82	24749.97	26482.47
	(iii) Railway Activity	4422.62	5509.31	4153.19	4774.83	5109.06	5466.73	4443.92	4755.00	5087.85
	(iv) Estate Activity	4021.84	4049.81	4343.77	4760.12	5093.18	5449.87	4647.83	4973.18	5321.31
	Total (i to iv)	44806.03	51436.32	52719.55	60946.19	65742.71	70355.55	56604.70	60567.03	64806.72
III	Depreciation	3629.08	3838.29	3814.16	3829.92	3969.14	4024.19	3829.92	3969.14	4024.19
IV	Management & General Administration Overheads	20829.26	22785.15	25610.40	29803.78	31889.90	34114.03	27403.13	29321.35	31373.84
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	35189.54	48967.87	34480.425	33250.86	31667.34	30000.36	39947.41	40789.46	39731.81
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	8078.45	8824.63	10296.73	2072.92	1758.02	1793.62	2072.92	1758.02	1793.62
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	31772.94	33444.69	40521.87	37443.39	39200.18	40604.33	33443.39	35200.18	36604.33
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-23694.49	-24620.06	-30225.14	-35370.47	-37442.16	-38810.71	-31370.47	-33442.16	-34810.71
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	11495.05	24347.81	4255.29	-2119.61	-5774.82	-8810.35	8576.94	7347.30	4921.10
X	Capital	80770.34	84246.22	79642.63	78296.59	78558.60	77557.71	79655.49	79988.02	79046.99

	Employed									
	- Business Assets	75893.98	79127.18	74735.39	74386.57	74635.05	73659.35	74681.73	74936.60	74004.62
	- Business Related Assets	3744.95	3925.69	3751.69	3550.04	3582.21	3575.66	3791.50	3841.26	3826.11
	- Social Obligation Assets	1131.41	1193.35	1155.55	359.98	341.34	322.70	1182.27	1210.16	1216.25
XI	Return on Capital employed	12457.61	12990.11	12272.80	12127.28	12169.13	12012.52	9277.64	9312.37	9199.27
	- Business Assets	12143.04	12660.35	11957.66	11901.89	11941.61	11785.50	8961.81	8992.39	8880.55
	- Business Related Assets	314.58	329.76	315.14	225.39	227.52	227.01	315.83	319.98	318.72
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-962.56	11357.70	-8017.52	-14246.89	-17943.95	-20822.87	-700.70	-1965.07	-4278.17
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV / I in %)				-11.15%	-13.46%	-15.04%	-0.55%	-1.46%	-3.06%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income				-13.21%			-1.69%		

Annex - II (b)

HALDIA DOCK COMPLEX

Consolidated Income & Cost statement

									~	in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (In MMTs)	35.005	31.015	28.084	32.005	33.601	35.291	32.005	33.601	35.291
I	Operating Income									
	(i) Cargo/ Container Handling income	28185.27	32244.27	25168.86	26273.94	27886.77	29104.86	26273.94	27886.77	29104.86
	(ii) Vessel related income	20947.91	22697.53	23931.05	28035.37	29369.92	30934.21	27999.13	30465.86	32086.78
	(iii) Railway Income	8005.88	9057.94	7949.91	8811.69	9233.49	9676.39	8811.69	9233.49	9676.39
	(iv) Estate Income	8207.02	10186.99	10970.99	11544.63	11775.54	12011.05	11544.63	11775.54	12011.05
	Total (i to iv)	65346.08	74186.73	68020.81	74665.63	78265.72	81726.51	74629.40	79361.66	82879.08
II	Operating cost (excl depreciation)									
	(i) Cargo Handling & storage	8254.75	10964.48	9437.51	10133.05	11361.46	12156.76	9703.20	10382.43	11109.19

[illegible]

XII	Capacity Utilization	69.03%	61.10%	55.34%	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	ROCE adjusted for capacity utilization	8918.11	9210.43	8517.88	8176.11	8051.85	7812.43	6291.76	6198.39	6019.53
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	8556.44	7049.33	-337.66	-828.79	-1617.33	-1803.91	5373.35	6328.53	6300.25
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	13.09%	9.50%	-0.50%	-1.11%	-2.07%	-2.21%	7.20%	7.97%	7.60%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVI / I in %)	7.37%			-1.79%			7.59%		

Annex - II (c)

KOLKATA DOCK SYSTEM										
Consolidated Income & Cost statement for the port										
In Lakhs										
Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (In MTs)	12.540	12.233	12.435	14.010	14.555	15.025	14.010	14.555	15.025
I	Operating Income									
	(i) Cargo/ Container Handling income	18505.62	19204.40	20552.02	22810.59	23729.50	24585.91	22810.59	23729.50	24585.91
	(ii) Vessel related income	6004.28	6529.61	6938.56	7729.77	7986.26	8215.98	7720.41	8268.22	8505.84
	(iii) Railway Income	1377.17	1970.33	1476.89	1624.56	1787.47	1965.73	1624.56	1787.47	1965.73
	(iv) Estate Income	13220.76	25136.56	19636.26	21000.20	21500.14	22000.00	21000.20	21500.14	22000.00
	Total (i to iv)	39107.83	52840.90	48603.73	53165.12	55003.37	56767.62	53155.76	55285.33	57057.48
II	Operating cost (excl depreciation)									
	(i) Cargo Handling & storage	11818.95	11976.60	13520.02	15587.61	16679.16	17846.29	14678.92	15706.45	16805.90
	(ii) Port and dock facilities	8579.92	9325.48	8986.64	11904.26	12744.90	13644.46	9847.73	10537.07	11274.67

	(iii) Railway Activity	1515.39	1730.63	1444.53	1711.31	1831.10	1959.31	1545.65	1653.84	1769.61
	(iv) Estate Activity	1819.46	1785.57	1667.41	1851.52	1980.99	2119.81	1784.13	1909.02	2042.65
	Total (i to iv)	23733.72	24818.28	25618.60	31054.70	33236.15	35569.87	27856.43	29806.38	31892.83
III	Depreciation	1133.58	1245.71	1271.12	1391.35	1447.36	1474.82	1391.35	1447.36	1474.82
IV	Management & General Administration Overheads	12063.44	13050.13	14350.90	16992.00	18181.29	19445.73	15355.46	16430.35	17580.47
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	2177.09	13726.78	7363.11	3727.07	2138.57	277.20	8552.52	7601.25	6109.36
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	2869.17	5902.55	5628.34	1346.61	1009.57	1024.35	1346.61	1009.57	1024.35
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	11025.76	11541.28	16916.38	14540.61	15357.48	16120.42	12987.27	13790.40	14532.37
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	-8156.59	-5638.73	-	-	-	-	-	-	-
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	-5979.50	8088.05	-3924.93	-9466.93	-	-	-3088.14	-5179.58	-7398.66
X	Capital Employed	23615.57	25218.03	25052.89	25783.34	26867.33	27407.61	26230.83	27356.20	27933.90
	- Business Assets	21254.01	22696.23	22547.60	23978.52	24986.63	25489.09	23607.75	24620.58	25140.51
	- Business Related Assets	1653.09	1765.26	1753.70	1804.82	1880.70	1918.52	1836.16	1914.93	1955.37
	- Social Obligation Assets	708.47	756.54	751.59	0.00	0.00	0.00	786.92	820.69	838.02
XI	Return on Capital employed	3539.50	3779.68	3754.93	3951.17	4117.28	4200.09	2985.88	3113.98	3179.74
	- Business Assets	3400.64	3631.40	3607.62	3836.56	3997.86	4078.25	2832.93	2954.47	3016.86
	- Business Related Assets	138.86	148.28	147.31	114.61	119.42	121.83	152.95	159.51	162.88
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	60.12%	56.50%	57.41%	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	3539.50	3779.68	3754.93	3951.17	4117.28	4200.09	2985.88	3113.98	3179.74
XIV	Net Surplus /	-9519.00	4308.37	-7679.86	-	-	-	-6074.02	-8293.56	-

	(Deficit) (IX) - (XIII)				13418.10	16326.62	19018.96			10578.40
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)				-25.24%	-29.68%	-33.50%	-11.43%	-15.00%	-18.54%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)				-29.47%			-14.99%		

							Annex - II (d)
	KOLKATA PORT TRUST						
	Cost statement for Cargo handling activity						
							in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Liquid Bulk including POL & Crude	9179.01	9605.73	10178.58	9179.01	9605.73	10178.58
	- Iron Ore	865.36	869.22	893.22	865.36	869.22	893.22
	- Coal	6269.59	7010.82	7298.72	6269.59	7010.82	7298.72
	- Container Income	23610.21	24415.76	25221.68	23610.21	24415.76	25221.68
	- General Cargo	7212.63	7804.21	8147.43	7212.63	7804.21	8147.43
	- Other Income	1064.33	1092.81	1125.29	1064.33	1092.81	1125.29
	- 50% Royalty Income from BOT Operators	883.40	817.72	825.85	883.40	817.72	825.85
	Total	49084.53	51616.27	53690.77	49084.53	51616.27	53690.77
II	Operating Expenses						
	- Salary & Wages	13675.33	14632.67	15656.81	12336.72	13200.29	14124.31
	- Power	1050.3	1172.28	1254.18	1095.44	1172.13	1254.17
	- Fuel	240.09	256.88	274.87	242.64	259.63	277.80
	- Repairs & Maintenance	3765.85	4029.45	4311.58	3765.88	4029.49	4311.55
	- Others	6989.09	7949.34	8505.61	6941.44	7427.34	7947.26
	Total	25720.66	28040.62	30003.05	24382.12	26088.87	27915.09
III	Depreciation	1742.65	1809.30	1825.32	1742.65	1809.30	1825.32
IV	Allocated share of Management and General overheads	13498.61	14534.79	15541.41	12840.42	13739.25	14700.99
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	8122.61	7231.56	6320.99	10119.34	9978.85	9249.36
VI	Allocated share of FMI	833.40	702.40	717.60	833.40	702.40	717.60
VII	Allocated share of FME	17091.14	17883.09	18506.07	15265.33	16058.29	16683.01
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-16257.74	-17180.69	-17788.47	-14431.93	-15355.89	-15965.41
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-8135.13	-9949.13	-11467.48	-4312.59	-5377.04	-6716.05
X	Capital Employed for the activity	43527.99	44210.54	44033.97	44283.46	45014.98	44879.52
	- Business Assets				41851.40	42526.12	42379.57
	- Business Related Assets				1909.20	1950.66	1955.87
	- Social Obligation Assets				522.86	538.21	544.09
XI	Return on Capital employed	6850.63	6958.85	6930.40	5181.20	5265.62	5248.47
	- Business Assets				5022.17	5103.13	5085.55
	- Business Related Assets				159.04	162.49	162.92
	- Social Obligation Assets				0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	66.88%	69.04%	71.27%	70.95%	71.78%	75.65%

XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	6850.63	6958.85	6930.40	5181.20	5265.62	5248.47
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-14985.76	-16907.98	-18397.88	-9493.79	-10642.67	-11964.52
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-30.53%	-32.76%	-34.27%	-19.34%	-20.62%	-22.28%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-32.52%			-20.75%		

						Annex - II (e)	
KOLKATA PORT TRUST							
Cost statement for Port & Dock activity							
						in Lakhs	
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Port dues	9132.06	9672.80	10067.98	9119.80	10048.73	10458.32
	- Berth Hire & Mooring Hire	4635.43	4973.69	5143.19	4829.77	5392.84	5578.14
	- Dry Docking	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00
	- Pilotage & Towage	19960.27	20603.56	21763.80	19971.05	21435.97	22640.95
	- Others (Fresh water & Misc.ch.)	1362.38	1431.13	1500.22	1123.92	1181.54	1240.22
	Total	35765.14	37356.18	39150.19	35719.55	38734.08	40592.62
II	Operating Expenses						
	- Salary & Wages	14273.70	15272.79	16342.00	11908.85	12742.47	13634.44
	- Power	671.36	747.04	799.40	685.11	733.07	784.38
	- Fuel	1628.51	1742.48	1864.43	1545.70	1653.90	1769.67
	- Repairs & Maintenance	4754.37	5087.37	5443.27	4808.85	5145.47	5505.65
	- Others	4362.64	4650.17	4986.80	4182.31	4475.07	4788.33
	Total	25690.58	27499.85	29435.90	23130.82	24749.97	26482.47
III	Depreciation	1684.79	1742.63	1724.78	1684.79	1742.63	1724.78
IV	Allocated share of Management and General overheads	11283.23	12014.91	12855.90	9840.24	10529.06	11266.10
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	-2893.46	-3901.21	-4866.39	1063.70	1712.41	1119.27
VI	Allocated share of FMI	468.51	427.51	439.40	468.51	427.51	439.40
VII	Allocated share of FME	15701.55	16457.08	17077.21	14024.19	14777.79	15395.36
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-15233.04	-16029.57	-16637.81	-13555.68	-14350.28	-14955.96
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-18126.50	-19930.78	-21504.20	-12491.98	-12637.87	-13836.69
X	Capital Employed for the activity	26327.54	25717.36	24930.68	26784.48	26185.30	25409.40
	- Business Assets				24772.19	24188.23	23445.15
	- Business Related Assets				1477.59	1462.32	1434.71
	- Social Obligation Assets				534.69	534.76	529.55
XI	Return on Capital employed	4057.08	3960.02	3835.91	3095.75	3024.40	2932.93
	- Business Assets				2972.66	2902.59	2813.42
	- Business Related Assets				123.08	121.81	119.51

	- Social Obligation Assets				0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	66.88%	69.04%	71.27%	70.95%	71.78%	75.65%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	4057.08	3960.02	3835.91	3095.75	3024.40	2932.93
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-22183.58	-23890.80	-25340.11	-15587.73	-15662.27	-16769.61
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-62.03%	-63.95%	-64.73%	-43.64%	-40.44%	-41.31%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-63.57%			-41.80%		

Annex - II (f)							
KOLKATA PORT TRUST							
Cost statement for Railway Activity							
in Lakhs							
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Haulage	5294.71	5579.13	5879.75	5294.71	5579.13	5879.75
	- Terminal charges	3761.26	3963.65	4177.59	3761.26	3963.65	4177.59
	- Others	1380.28	1477.73	1584.78	1380.28	1477.73	1584.78
	Total	10436.25	11020.51	11642.12	10436.25	11020.51	11642.12
II	Operating Expenses						
	- Operation and Maintenance of Locomotives, Wagons, etc.	1641.23	1756.10	1879.05	1541.11	1648.99	1764.42
	- Maintenance of Permanent Way, Signal and Interlocking Facilities	1007.93	1078.49	1153.99	944.37	1010.48	1081.21
	- Operation and maintenance of Stations, Yards and Sidings	1507.89	1613.45	1726.39	1365.98	1461.60	1563.91
	- Administration & General expenses	617.78	661.02	707.30	592.46	633.93	678.31
	Total	4774.83	5109.06	5466.73	4443.92	4755.00	5087.85
III	Depreciation	258.64	271.44	314.67	258.64	271.44	314.67
IV	Allocated share of Management and General overheads	1940.00	2062.91	2207.21	1829.73	1957.81	2094.86
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	3462.78	3577.10	3653.51	3903.95	4036.26	4144.74
VI	Allocated share of FMI	126.93	121.12	126.52	126.93	121.12	126.52
VII	Allocated share of FME	3448.80	3603.08	3720.43	3080.37	3235.42	3353.92
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-3321.87	-3481.96	-3593.91	-2953.44	-3114.30	-3227.40
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	140.91	95.14	59.60	950.51	921.96	917.34
X	Capital Employed for the activity	4123.30	4322.11	4273.19	4194.86	4400.75	4355.24
	- Business Assets				3907.26	4081.18	4028.71
	- Business Related Assets				214.98	236.18	239.86
	- Social Obligation Assets				72.62	83.39	86.67

XI	Return on Capital Employed	591.01	621.91	614.86	486.78	509.42	503.43
	- Business Assets				468.87	489.74	483.45
	- Business Related Assets				17.91	19.67	19.98
	- Social Obligation Assets				0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	66.88%	69.04%	71.27%	66.88%	69.04%	71.27%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	591.01	621.91	614.86	486.78	509.42	503.43
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-450.10	-526.77	-555.26	463.73	412.54	413.91
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-4.31%	-4.78%	-4.77%	4.44%	3.74%	3.56%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-4.62%			3.91%		

						Annex - II (g)	
KOLKATA PORT TRUST							
Cost statement for Estate activity							
							in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Rent from land	13144.96	13377.24	13608.08	13144.96	13377.24	13608.08
	- Rent from Building, Sheds & Godowns	8874.44	9003.35	9129.94	8874.44	9003.35	9129.94
	- Others	10525.43	10895.09	11273.03	10525.43	10895.09	11273.03
	Total	32544.83	33275.68	34011.05	32544.83	33275.68	34011.05
II	Direct Expenses						
	- Estate Maintenance	1681.30	1799.01	1924.92	1651.62	1767.23	1890.94
	- Administration and General Expenses	3078.82	3294.18	3524.95	2996.22	3205.96	3430.38
	Total	4760.12	5093.19	5449.87	4647.84	4973.19	5321.32
III	Depreciation	143.84	145.77	159.42	143.84	145.77	159.42
IV	Allocated share of Management and General overheads	3081.94	3277.29	3509.48	2892.73	3095.23	3311.89
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	24558.93	24759.43	24892.28	24860.41	25061.49	25218.42
VI	Allocated share of FMI	644.08	507.44	510.10	644.08	507.44	510.10
VII	Allocated share of FME	1201.90	1256.93	1300.12	1073.50	1128.67	1172.04
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-557.82	-749.49	-790.02	-429.42	-621.23	-661.94
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	24001.11	24009.94	24102.26	24430.99	24440.26	24556.48
X	Capital Employed for the activity	4317.76	4308.59	4319.87	4392.70	4386.99	4402.82
	- Business Assets				4150.86	4141.07	4151.20
	- Business Related Assets				189.73	192.11	195.68
	- Social Obligation Assets				52.10	53.81	55.95
XI	Return on Capital Employed	628.56	628.35	631.35	513.91	512.93	514.44

	- Business Assets				498.10	496.93	498.14
	- Business Related Assets				15.80	16.00	16.30
	- Social Obligation Assets				0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	66.88%	69.04%	71.27%	66.88%	69.04%	71.27%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	628.56	628.35	631.35	513.91	512.93	514.44
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	23372.55	23381.59	23470.91	23917.08	23927.33	24042.03
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	71.82%	70.27%	69.01%	73.49%	71.91%	70.69%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	70.36%			72.03%		

Annex - II (h)							
HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost statement for Cargo handling activity							
in Lakhs							
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Liquid Bulk including POL & Crude	8202.04	8578.93	9114.40	8202.04	8578.93	9114.40
	- Iron Ore	865.36	869.22	893.22	865.36	869.22	893.22
	- Coal	6269.59	7010.82	7298.72	6269.59	7010.82	7298.72
	- Container Income	5142.22	5211.23	5280.25	5142.22	5211.23	5280.25
	- General Cargo	4460.28	4938.85	5217.42	4460.28	4938.85	5217.42
	- Other Income	451.05	460.00	475.00	451.05	460.00	475.00
	- 50% Royalty Income from BOT Operators	883.40	817.72	825.85	883.40	817.72	825.85
	Total	26273.94	27886.77	29104.86	26273.94	27886.77	29104.86
II	Operating Expenses						
	- Salary & Wages	6057.56	6481.62	6935.32	5627.71	6021.65	6443.16
	- Power	404.60	432.91	463.23	404.60	432.92	463.23
	- Fuel	154.05	164.83	176.37	154.05	164.83	176.37
	- Repairs & Maintenance	1740.34	1862.14	1992.52	1740.34	1862.17	1992.52
	- Others	1776.50	2419.96	2589.32	1776.50	1900.86	2033.91
	Total	10133.05	11361.46	12156.76	9703.20	10382.43	11109.19
III	Depreciation						
		1,241.67	1,312.13	1,333.28	1,241.67	1,312.13	1,333.28
IV	Allocated share of Management and General overheads						
		4420.91	4821.34	5152.25	4272.26	4571.32	4891.31
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	10478.31	10391.84	10462.57	11056.81	11620.89	11771.07
VI	Allocated share of FMI						
		255.58	266.68	273.96	255.58	266.68	273.96
VII	Allocated share of FME						
		11171.11	11630.15	11942.29	9977.72	10443.41	10765.84
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)						
		-10915.53	-11363.47	-11668.33	-9722.14	-10176.73	-10491.88
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-437.22	-971.63	-1205.76	1334.66	1444.17	1279.19
X	Capital Employed for the activity						
	- Business Assets	35039.94	35297.66	34831.13	35648.09	35939.92	35499.96
		34513.76	34787.16	34336.48	34079.57	34358.57	33937.97

	- Business Related Assets	436.21	425.20	414.02	1304.72	1315.40	1299.30
	- Social Obligation Assets	89.97	85.30	80.63	263.80	265.96	262.70
XI	Return on Capital Employed	5549.88	5593.00	5520.11	4198.23	4232.60	4180.79
	- Business Assets	5522.22	5565.95	5493.84	4089.55	4123.03	4072.56
	- Business Related Assets	27.66	27.05	26.27	108.68	109.57	108.23
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	5549.88	5593.00	5520.11	4198.23	4232.60	4180.79
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-5987.10	-6564.63	-6725.87	-2863.57	-2788.43	-2901.60
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-22.79%	-23.54%	-23.11%	-10.90%	-10.00%	-9.97%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-23.15%			-10.29%		

Annex - II (i)							
HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost statement for Port & Dock activity							
in Lakhs							
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Port dues	7445.96	7926.14	8267.14	7436.16	8228.09	8580.92
	- Berth Hire & Mooring Hire	3495.08	3792.39	3925.24	3490.14	3946.52	4084.26
	- Pilotage & Towage	15970.41	16469.86	17501.61	15948.91	17109.71	18181.38
	- Others (Fresh water & Misc.ch.)	1123.92	1181.53	1240.22	1123.92	1181.54	1240.22
	Total	28035.37	29369.92	30934.21	27999.13	30465.86	32086.78
II	Operating Expenses						
	- Salary & Wages	5058.38	5412.52	5791.34	4582.73	4903.52	5246.77
	- Power	404.60	432.92	463.23	404.60	432.92	463.23
	- Fuel	1027.00	1098.89	1175.82	1027.01	1098.90	1175.82
	- Repairs & Maintenance	3981.31	4259.95	4558.15	3979.60	4258.17	4556.24
	- Others	3315.03	3550.67	3802.90	3289.13	3519.37	3765.72
	Total	13786.32	14754.95	15791.44	13283.06	14212.88	15207.78
III	Depreciation	859.19	861.16	863.18	859.19	861.16	863.18
IV	Allocated share of Management and General overheads	5813.73	6162.58	6597.51	5385.87	5762.88	6166.28
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	7576.13	7591.23	7682.08	8471.01	9628.94	9849.54
VI	Allocated share of FMI	272.71	280.86	291.18	272.71	280.86	291.18
VII	Allocated share of FME	8303.70	8644.06	8876.92	7416.63	7762.02	8002.44
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-8030.99	-8363.20	-8585.74	-7143.92	-7481.16	-7711.26
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-454.86	-771.97	-903.66	1327.09	2147.78	2138.28
X	Capital Employed for the activity	11692.87	10899.16	10103.93	11895.81	11097.48	10297.95
	- Business Assets	11166.68	10388.65	9609.27	11372.39	10609.19	9844.84
	- Business Related Assets	436.21	425.20	414.02	435.39	406.17	376.90
	- Social Obligation Assets	89.98	85.31	80.64	88.03	82.12	76.20

XI	Return on Capital employed	1814.39	1689.20	1563.77	1400.95	1306.94	1212.78
	- Business Assets	1786.69	1662.20	1537.48	1364.69	1273.10	1181.38
	- Business Related Assets	27.70	27.00	26.29	36.27	33.83	31.40
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1814.39	1689.20	1563.77	1400.95	1306.94	1212.78
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-2269.25	-2461.17	-2467.43	-73.86	840.85	925.51
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-8.09%	-8.38%	-7.98%	-0.26%	2.76%	2.88%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-8.15%			1.79%		

							Annex - II (j)
HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost statement for Railway Activity							
							in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	(i) Haulage	4900.94	5145.98	5403.28	4900.94	5145.98	5403.28
	(ii) Terminal charges	3474.75	3648.49	3830.91	3474.75	3648.49	3830.91
	(iii) Others	436.00	439.02	442.20	436.00	439.02	442.20
	Total	8811.69	9233.49	9676.39	8811.69	9233.49	9676.39
II	Direct Operating Expenses						
	- Operation and Maintenance of Locomotives, Wagons, etc.	1033.20	1105.52	1182.91	977.47	1045.89	1119.10
	- Maintenance of Permanent Way, Signal and Interlocking Facilities	890.59	952.93	1019.64	842.55	901.53	964.64
	- Operation and maintenance of Stations, Yards and Sidings	738.24	789.92	845.22	698.42	747.31	799.62
	- Administration & General expenses	401.49	429.59	459.65	379.84	406.43	434.88
	Total	3063.52	3277.96	3507.42	2898.28	3101.16	3318.24
III	Depreciation	208.59	217.84	220.49	208.59	217.84	220.49
IV	Allocated share of Management and General overheads	1294.80	1372.57	1468.95	1200.35	1284.37	1374.28
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	4244.78	4365.12	4479.53	4504.48	4630.12	4763.39
VI	Allocated share of FMI	85.72	88.30	91.08	85.72	88.30	91.08
VII	Allocated share of FME	2593.80	2700.09	2772.65	2316.71	2424.57	2499.51
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2508.08	-2611.79	-2681.57	-2230.99	-2336.27	-2408.43
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1736.70	1753.33	1797.96	2273.49	2293.85	2354.95
X	Capital Employed for the activity	2314.95	2113.36	1909.62	2355.13	2151.81	1946.29
	- Business Assets	1788.66	1602.70	1414.75	2251.50	2057.13	1860.65

	- Business Related Assets	436.27	425.29	414.15	86.20	78.76	71.23
	- Social Obligation Assets	90.02	85.37	80.72	17.43	15.92	14.40
XI	Return on Capital employed	313.89	283.43	252.65	277.36	253.42	229.21
	- Business Assets	286.19	256.42	226.35	270.18	246.86	223.28
	- Business Related Assets	27.70	27.01	26.30	7.18	6.56	5.93
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	313.89	283.43	252.65	277.36	253.42	229.21
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1422.81	1469.90	1545.31	1996.13	2040.43	2125.74
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	16.15%	15.92%	15.97%	22.65%	22.10%	21.97%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	16.01%			22.24%		

						Annex - II (k)	
HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost statement for Estate activity							
							in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Rent from land	7076.05	7217.58	7361.93	7076.05	7217.58	7361.93
	- Rent from Building, Sheds & Godowns	29.65	30.25	30.86	29.65	30.25	30.86
	- Others	4438.93	4527.71	4618.26	4438.93	4527.71	4618.26
	Total	11544.63	11775.54	12011.05	11544.63	11775.54	12011.05
II	Direct Expenses						
	- Estate Maintenance	1265.47	1354.04	1448.84	1245.94	1333.16	1426.48
	- Administration and General Expenses	1643.13	1758.15	1881.22	1617.78	1731.02	1852.19
	Total	2908.60	3112.19	3330.06	2863.72	3064.18	3278.67
III	Depreciation	129.12	130.65	132.42	129.12	130.65	132.42
IV	Allocated share of Management and General overheads	1282.34	1352.12	1449.59	1189.19	1272.43	1361.50
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	7224.57	7180.58	7098.98	7362.61	7308.28	7238.46
VI	Allocated share of FMI	112.30	112.61	113.05	112.30	112.61	113.05
VII	Allocated share of FME	834.17	868.40	892.05	745.06	779.79	804.17
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-721.87	-755.79	-779.00	-632.76	-667.18	-691.12
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	6502.70	6424.79	6319.98	6729.85	6641.11	6547.34
X	Capital Employed for the activity	3465.49	3381.09	3305.42	3525.64	3442.61	3368.89
	- Business Assets	2938.95	2869.91	2809.76	3370.51	3291.14	3220.66
	- Business Related Assets	436.53	425.82	414.95	129.04	126.00	123.30
	- Social Obligation Assets	90.01	85.36	80.71	26.09	25.48	24.93
XI	Return on Capital Employed	497.95	486.22	475.90	415.21	405.43	396.75

	- Business Assets	470.23	459.18	449.55	404.46	394.94	386.48
	- Business Related Assets	27.72	27.04	26.35	10.75	10.50	10.27
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	68.47%	71.89%	75.68%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	497.95	486.22	475.90	415.21	405.43	396.75
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	6004.75	5938.57	5844.08	6314.64	6235.67	6150.59
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	52.01 %	50.43 %	48.66 %	54.70 %	52.95 %	51.21 %
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	50.37%			52.95%		

						Annex - II (I)	
KOLKATA DOCK SYSTEM							
Cost statement for Cargo handling activity							
						in Lakhs	
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Liquid Bulk including POL & Crude	976.97	1026.80	1064.18	976.97	1026.80	1064.18
	- Container Income	18467.99	19204.53	19941.43	18467.99	19204.53	19941.43
	- General Cargo	2752.35	2865.36	2930.01	2752.35	2865.36	2930.01
	- Other Income	613.28	632.81	650.29	613.28	632.81	650.29
	Total	22810.59	23729.50	24585.91	22810.59	23729.50	24585.91
II	Operating Expenses						
	- Salary & Wages	7617.77	8151.05	8721.49	6709.01	7178.64	7681.14
	- Power	645.70	739.37	790.95	690.85	739.20	790.95
	- Fuel	86.04	92.05	98.50	88.60	94.80	101.43
	- Repairs & Maintenance	2025.51	2167.31	2319.06	2025.53	2167.32	2319.03
	- Others	5212.59	5529.38	5916.29	5164.94	5526.49	5913.34
	Total (i to ix)	15587.61	16679.16	17846.29	14678.92	15706.45	16805.90
III	Depreciation	500.98	497.17	492.04	500.98	497.17	492.04
IV	Allocated share of Management and General overheads	9077.70	9713.45	10389.19	8568.15	9167.92	9809.68
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	-2355.70	-3160.28	-4141.61	-937.47	-1642.04	-2521.71
VI	Allocated share of FMI	577.82	435.72	443.64	577.82	435.72	443.64
VII	Allocated share of FME	5920.03	6252.94	6563.78	5287.61	5614.89	5917.17
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-5342.21	-5817.22	-6120.14	-4709.79	-5179.17	-5473.53
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-7697.91	-8977.50	-10261.75	-5647.25	-6821.21	-7995.24
X	Capital Employed for the activity	8488.05	8912.88	9202.84	8635.37	9075.06	9379.55
	- Business Assets	7893.89	8288.97	8558.65	7771.83	8167.55	8441.60
	- Business Related Assets	594.16	623.91	644.19	604.48	635.25	656.57
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	259.06	272.25	281.39
XI	Return on Capital employed	1300.75	1365.85	1410.29	982.97	1033.02	1067.68
	- Business Assets	1263.02	1326.24	1369.38	932.62	980.11	1012.99
	- Business Related Assets	37.73	39.62	40.91	50.35	52.92	54.69

	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1300.75	1365.85	1410.29	982.97	1033.02	1067.68
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-8998.66	-10343.35	-11672.04	-6630.23	-7854.23	-9062.92
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-39.45%	-43.59%	-47.47%	-29.07%	-33.10%	-36.86%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-43.50%			-33.01%		

						Annex - II (m)	
KOLKATA DOCK SYSTEM							
Cost statement for Port & Dock activity							
							in Lakhs
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Port dues	1686.10	1746.66	1800.84	1683.64	1820.63	1877.40
	- Berth Hire & Mooring Hire	1140.35	1181.30	1217.95	1339.63	1446.33	1493.88
	- Dry Docking	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00	675.00
	- Pilotage & Towage	3989.86	4133.70	4262.19	4022.14	4326.26	4459.56
	- Others	238.46	249.60	260.00	0.00	0.00	0.00
	Total	7729.77	7986.26	8215.98	7720.41	8268.22	8505.84
II	Operating Expenses						
	- Salary & Wages	9215.32	9860.41	10550.66	7325.34	7838.12	8386.79
	- Power	266.76	314.12	336.17	280.51	300.15	321.16
	- Fuel	601.51	643.59	688.61	518.69	555.00	593.85
	- Repairs & Maintenance	773.06	827.20	885.12	829.25	887.30	949.41
	- Others	1047.61	1099.58	1183.90	893.93	956.51	1023.46
	Total	11904.26	12744.90	13644.46	9847.73	10537.07	11274.67
III	Depreciation	825.60	881.47	861.60	825.60	881.47	861.60
IV	Allocated share of Management and General overheads	5469.50	5852.33	6258.39	4454.38	4766.18	5099.82
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	-10469.59	-11492.44	-12548.47	-7407.29	-7916.50	-8730.24
VI	Allocated share of FMI	195.80	146.65	148.22	195.80	146.65	148.22
VII	Allocated share of FME	7397.85	7813.02	8200.79	6607.55	7015.78	7392.92
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-7202.05	-7666.37	-8052.57	-6411.75	-6869.13	-7244.70
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-17671.64	-19158.81	-20601.04	-	-14785.63	-15974.94
					13819.05		
X	Capital Employed for the activity	14634.67	14818.20	14826.75	14888.67	15087.83	15111.46
	- Business Assets	13610.23	13780.93	13788.87	13399.80	13579.04	13600.31
	- Business Related Assets	1024.44	1037.27	1037.88	1042.21	1056.15	1057.80
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	446.66	452.63	453.34
XI	Return on Capital employed	2242.69	2270.82	2272.14	1694.79	1717.46	1720.15
	- Business Assets	2177.64	2204.95	2206.23	1607.98	1629.49	1632.04
	- Business Related Assets	65.05	65.87	65.91	86.82	87.98	88.11
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2242.69	2270.82	2272.14	1694.79	1717.46	1720.15
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-19914.33	-21429.63	-22873.18	-	-16503.09	-17695.09
					15513.84		
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-257.63%	-268.33%	-278.40%	-	-199.60%	-208.03%
					200.95%		
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-268.12%			-202.86%		

						Annex - II (n)	
KOLKATA DOCK SYSTEM							
Cost statement for Railway Activity							
						in Lakhs	
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	(i) Haulage	393.77	433.15	476.47	393.77	433.15	476.47
	(ii) Terminal charges	286.51	315.61	346.68	286.51	315.61	346.68
	(iii) Others	944.28	1038.71	1142.58	944.28	1038.71	1142.58
	Total	1624.56	1787.47	1965.73	1624.56	1787.47	1965.73
II	Direct Operating Expenses						
	- Operation and Maintenance of Locomotives, Wagons, etc.	608.03	650.58	696.14	563.64	603.10	645.32
	- Maintenance of Permanent Way, Signal and Interlocking Facilities	117.34	125.56	134.35	101.82	108.95	116.58
	- Operation and maintenance of Stations, Yards and Sidings	769.65	823.53	881.17	667.56	714.29	764.29
	- Administration & General expenses	216.29	231.43	247.65	212.62	227.50	243.43
	Total	1711.31	1831.10	1959.31	1545.65	1653.84	1769.61
III	Depreciation	50.05	53.60	94.18	50.05	53.60	94.18
IV	Allocated share of Management and General overheads	645.20	690.34	738.26	629.38	673.44	720.58
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	-782.00	-787.57	-826.02	-600.52	-593.41	-618.64
VI	Allocated share of FMI	41.21	32.82	35.44	41.21	32.82	35.44
VII	Allocated share of FME	855.00	902.99	947.78	763.66	810.85	854.41
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-813.79	-870.17	-912.34	-722.45	-778.03	-818.97
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-1595.79	-1657.74	-1738.36	-1322.97	-1371.44	-1437.62
X	Capital Employed for the activity	1808.35	2208.75	2363.57	1839.74	2248.94	2408.96
	- Business Assets	1681.77	2054.14	2198.13	1655.76	2024.05	2168.06
	- Business Related Assets	126.58	154.61	165.44	128.78	157.43	168.63
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	55.19	67.47	72.27
XI	Return on Capital employed	277.12	338.48	362.21	209.42	256.00	274.21
	- Business Assets	269.08	328.66	351.70	198.69	242.89	260.17
	- Business Related Assets	8.04	9.82	10.51	10.73	13.11	14.05
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	277.12	338.48	362.21	209.42	256.00	274.21
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-1872.91	-1996.22	-2100.57	-1532.39	-1627.44	-1711.83
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-115.29%	-111.68%	-106.86%	-94.33%	-91.05%	-87.08%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-111.28%			-90.82%		

						Annex - II (o)	
KOLKATA DOCK SYSTEM							
Cost statement for Estate activity							
						in Lakhs	
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	Operating Income						
	- Rent from land	6068.91	6159.66	6246.15	6068.91	6159.66	6246.15
	- Rent from Building, Sheds & Godowns	8844.79	8973.10	9099.08	8844.79	8973.10	9099.08
	- Others	6086.50	6367.38	6654.77	6086.50	6367.38	6654.77
	Total	21000.20	21500.14	22000.00	21000.20	21500.14	22000.00
II	Direct Expenses						
	- Estate Maintenance	415.83	444.96	476.08	405.68	434.08	464.46
	- Administration and General Expenses	1435.69	1536.03	1643.73	1378.45	1474.94	1578.19
	Total	1851.52	1980.99	2119.81	1784.13	1909.02	2042.65
III	Depreciation	14.72	15.12	27.00	14.72	15.12	27.00
IV	Allocated share of Management and General overheads	1799.60	1925.17	2059.89	1703.55	1822.80	1950.39
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	17334.36	17578.86	17793.30	17497.80	17753.21	17979.96
VI	Allocated share of FMI	531.78	394.38	397.05	531.78	394.38	397.05
VII	Allocated share of FME	367.73	388.53	408.07	328.45	348.88	367.87
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	164.05	5.85	-11.02	203.33	45.50	29.18
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	17498.41	17584.71	17782.28	17701.14	17798.70	18009.14
X	Capital Employed for the activity	852.27	927.50	1014.45	867.06	944.38	1033.93
	- Business Assets	792.63	862.59	943.44	780.36	849.94	930.54
	- Business Related Assets	59.64	64.91	71.01	60.69	66.11	72.38
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	26.01	28.33	31.02
XI	Return on Capital employed	130.61	142.13	155.45	98.70	107.50	117.69
	- Business Assets	126.82	138.01	150.94	93.64	101.99	111.66
	- Business Related Assets	3.79	4.12	4.51	5.06	5.51	6.03
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	63.54%	63.28%	63.00%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	130.61	142.13	155.45	98.70	107.50	117.69
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	17367.80	17442.58	17626.83	17602.44	17691.20	17891.45
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	82.70%	81.13%	80.12%	83.82%	82.28%	81.32%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	81.32%			82.48%		